*
J
103
H63
1911
6.12

# DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

## VOLUME 12

# TROISIÈME SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

DE LA

# PUISSANCE DU CANADA

## SESSION 1911

VOLUME XLV

Voir aussi la liste numérique, page 9.

# INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

# DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

# PARLEMENT DU CANADA

TROISIEME SESSION, ONZIEME PARLEMENT, 1911

## A

Accidents sur les chemins de fer.. .. .. 145
Accidents sur l'Intercolonial.. .. .. 83, 83*a*
Actionnaires des banques autorisées.. .. 6
Acton-Vale, Bureau de poste à.. .. .. .. 86
Affaires des Sauvages, rapport annuel.. 27
Affaires extérieures, rapport annuel des. 29*b*
Agriculture, Rapport annuel de l'.. .. .. 15
Alberta et Saskatchewan, Contrôle des terres de l'.. .. .. .. .. .. .. .. ..106, 106*a*
Alberta et Saskatchewan, Vente des terres dans l'.. .. .. .. .. .. .. .. .. 133
Allemagne, Relations commerciales avec l'.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 10*a*
Allocations de retraite.. .. .. .. .. .. .. 45
Arpenteur général, Rapport de l'.. .. .. 25
Association des banquiers canadiens, règlements, etc.. .. .. .. .. .. .. .. .. 153
Assurances, Rapport annuel.. .. .. .. .. 8
Assurances, Sommaire.. .. .. .. .. .. .. 9
Astronome-chef, Rapport de l'.. .. .. .. 25*a*
Atlantic, Quebec and Western Railway.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..89, 128, 128*b*
Aubains à l'emploi de l'Etat.. .. .. .. 198
Auditeur général, Rapport annuel.. .. 1
Australie, Commerce de réciprocité avec l'.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 109

## B

Baie de Miramichi, Dragage dans la.... 93*a*
Baie Mahone, Renvoi du sous-percepteur à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 161
Banques autorisées.. .. .. .. .. .. .. .. 6
Banques—Soldes non payés dans les.. .. 7
Barnhill, Le major J. L.. .. .. .. .. .. .. 185
Beurre et œufs, importés, et prix du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..179, 179*a*, 179*b*
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 33
Blé exporté du Canada.. .. .. .. .. .. .. 119
British Canadian Loan and Investment Company.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 164
Bryce, Dr P. H., Rapport du.. .. .. .. 25*c*
Budgets.. .. .. .. .. .. .. .. ..3*a*, 4, 5, 5*a*, 5*b*, 5*c*
Bureau de poste d'Athol, vente postale. 105

## C

Canada et Antilles, relations commerciales.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 38
Canadiens acceptés dans la marine.. .. 56*a*
Canadian Light, Heat & Power Co.. .. 98*a*
Canal de Beauharnois, Eclairage du.. .. 98*a*
Canal de Beauharnois, sommes payées par les concessionnaires.. .. .. .. .. ..98*b*, 98*c*
Canal de la Baie Georgienne.. .. .. ..98, 98*c*
Canal de Newmarket, correspondance, etc.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 204
Canal de la vallée de la Trent, Affermages des forces hydrauliques sur le. 98*b*
Canal Welland, agrandissement.. .. ..98, 98*c*
Carrier et Lainé, Lévis, Expropriation de la propriété de.. ..87, 87*a*, 87*b*, 87*c*, 87*d*
Chambre des Communes—
Economie interne.. .. .. .. .. .. .. .. 46
Elections partielles.. .. .. .. .. .. .. 18
Employés pendant la session.. .. .. 103

Chambre de commerce de Québec, Résolutions par la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 122
Charing Cross Bank.. .. .. .. .. .. .. .. 189
Chemin de fer Canadien du Pacifique—
Décrets de l'exécutif, etc., etc.. .. 55
Pont à Lachine.. .. .. .. .. .. .. .. 80
Terres vendues par le.. .. .. .. .. .. 55*a*
Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 20
Chemin de fer Intercolonial, Accidents aux convois du.. .. .. .. .. .. .. .. ..83, 83*a*
Chemin de fer Intercolonial, Compte de l'entretien.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 83*b*
Chemin de fer Intercolonial, Renouvellement de l'équipement.. .. .. .. .. .. .. 83*b*
Chemin de fer Intercolonial, trafic à destination de l'Est et de l'Ouest.. .. .. 203
Chemin de fer Intercolonial, Traverses pour le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 83*c*
Chemins de fer possédés ou exploités aux Etats-Unis par des chemins de fer canadiens.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 186
Chemin de fer Transcontinental, contrat pour ponts.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..77, 77*a*
Chemin de fer Transcontinental National—
Bilan employé dans la construction. 77*f*
Classification excessive ou allocation excessive.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*n*
Contrats à Winnipeg et à Saint-Boniface.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*m*
Contrat pour les ponts.. .. .. .. .. .. .. 77
Coût approximatif, coût réel.. .. .. 77*i*
Coût des structures.. .. .. .. .. .. .. 77*c*
Division de l'Est, Dépense dans cette.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*d*
Henry Quinlan & Robertson, Contrat de.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*a*
Kelliher et Gordon, Convention entre.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*h*
Longueur en milles dans chaque division, de Moncton à Winnipeg.. 77*l*
Paiements aux entrepreneurs.. .. .. 77*e*
Personnel des ingénieurs.. .. .. .. 77*a*
Quantités de chaque sorte d'excavation.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*b*
Rameau allant à Québec.. .. .. .. 77*p*
Rapport provisoire des commissaires. 77*k*
Remblais faits au moyen de traction mécanique.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 77*d*
Sixième rapport des commissaires.. 37
Total des dépenses sur le.. .. .. .. .. 77*j*
Chrysler, F. H., C.R., Deniers payés à. 118
Chutes de Burk, Quai aux.. .. .. .. .. 111
Commerce.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 10
Commerce, commerce canadien.. .. .. 10*c*
Commerce avec le Royaume-Uni et les pays étrangers.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 10*b*
Commerce avec les pays étrangers.. .. 10*f*
Commerce de réciprocité avec l'Australie.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 109
Commission de conservation, etc.. .. .. 52
Commission de géographie.. .. .. .. .. 21*a*
Commission d'embellissement d'Ottawa, Rapport de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 138
Commission des champs de bataille nationaux.. .. .. .. .. .. .. .. ..58, 58*a*, 58*b*, 58*c*
Commission des champs de bataille—
Médailles frappées par la.. .. .. .. 58*d*
Mémoire concernant les finances de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 58
Nomination des membres de la.. .. 58*c*
Rapport de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. 58*a*
Rapport fait à l'Etat.. .. .. .. .. .. 58*b*
Commission des frontières de l'Alaska, Rapport de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 139
Commission des pêcheries, Alberta, Rapport provisoire.. .. .. .. .. .. .. .. .. 211
Commission des pêcheries de l'Alberta et de la Saskatchewan.. .. .. .. .. .. .. 211
Commission des pêcheries, Manitoba, Rapport de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 174
Commissaires des chemins de fer, Rapport des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 20*c*
Commissaires du chemin de fer Transcontinental.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..37, 77*k*
Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques.. .. .. .. .. .. .. 15*a*
Commissaires de ports.. .. .. .. .. .. .. .. 23
Commission géologique, Rapport de la.. 26
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, grève.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..72*a*, 72*b*
Compagnie Martineau, Deniers payés à la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 74*g*
Comptes publics, Rapport annuel.. .. .. 2
Concession d'irrigation de Percy Aylwin.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 192
Conférence à Washington, *re* Pêcheries.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..97, 98*a*
Conférence impériale, conférences de l'Amirauté.. .. .. .. .. .. .. ..208*a*, 208*b*, 208*c*
Conférence impériale, conférence militaire.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 208*d*
Conférence impériale, Procès-verbaux de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 208
Conférence impériale, secrétariat, etc.. 176
Conférence navale internationale.. .. ..56*m*
Conseil de conciliation.. .. .. .. .. .. .. 202

Conseil de la milice, Rapport annuel.. 35
Conseil de la milice, Rapport provisoire. 35c
Consuls des Etats-Unis au Canada.. .. 101
Contrat pour ponts.. .. .. .. .. .. .. .. 77
Contrebande de l'opium sur la côte du Pacifique.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 207
Contrôle des terres des provinces, etc.106, 106a
*Coquette*, trawler.. .. .. .. .. .. .. .. .. 85
Cour de l'amirauté dans la Nouvelle-Ecosse.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 107
Creighton, W. O., délégué des cultivateurs.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 76g
Cumberland Coal and Railway Co.. .. 72
Curran, R. E., courrier de la malle sur chemin de fer.. .. .. .. .. .. .. .. .. 160

D

*Daily Telegraph*, Québec, deniers payés au.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 147
Davis, M. P., entrepreneur.. .. .. .. .. 137a
Débats, publication et distribution des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..115, 115a
Déclarations à la douane à Vancouver. 102
DeCourcy, M., Montants payés à.. ..74j, 74c
Décrets de l'exécutif *re* loi des arpentages fédéraux.. .. .. .. .. .. .. .. .. 60
Deep Brook, N.-E., Quai à.. .. .. .. .. .. 193
Délégation des cultivateurs.. .. .. .. .. 113
Dépenses imprévues.. .. .. .. .. .. .. .. 44
Dickie Martin, Nomination de.. .. .. 185
Directeur général des Postes, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 34
Directeur général vétérinaire, Rapport du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 15b
Divers, dépenses imprévues.. .. .. .. .. 44
Dividendes impayés aux banques.. .. .. 7
Division des arpentages topographiques.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 25b
Divorces accordés par le parlement, etc.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..116, 168
Dragueur *International*, Travaux exécutés par le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 93d
Droit *ad valorem*.. .. .. .. .. .. .. .. .. 75
Drolet, Jean, Montants payés à.. .. .. 74h
Dussault et Lemieux, Montants payés à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 93d
Dutch Loan Company.. .. .. .. .. .. .. 95

E

Eclipse Manufacturing Co., Deniers payés à l'.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 180
Economie interne.. .. .. .. .. .. .. .. .. 46
Edifice Seybold, Coût des changements et réparations à l'.. .. .. .. .. .. .. .. 154
Elections, Chambre des Communes.. .. 18
Elections partielles.. .. .. .. .. .. .. .. .. 18
Emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa, Rapport sur les progrès, etc. 19a
Emplacement des casernes à Toronto.. 126
Employés, pendant la session, Chambre des Communes.. .. .. .. .. .. .. .. .. 103a
Enquête, impressions et papeterie publiques.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 39
Erié, lac, et réseau des grands lacs.. .. 54
*Essex Record*, Deniers payés à l'.. .. 74m
Etats-Unis, Relations avec les.. .. .. .. 10a
Exposition de Paris, Dépenses pour l'.. 206

F

Facteurs à New-Westminster.. .. .. .. 166
Falsification des substances alimentaires.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 14
Farmers' Bank, Documents concernant la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..110, 110a
Ferme Stadacona, Achat de la.. .. .. 191
Fonctionnaires dans les affaires municipales.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..195, 195a
Fonctionnaires des douanes, Montréal.. 69
Fonctionnaires à Montréal.. .. .. .. .. 69d
Fonctionnaires des pêcheries, noms, appointements et fonctions des.. .. .. 165
Formation de la glace sur le Saint-Laurent.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 21b
Formes-blocs pour chaussures.. .. .. .. 66
Fournitures achetées des maisons de commerce de Kingston.. .. .. .. .. 156
Frais de voyages des ministres, etc..175a, 175b
France, Relations commerciales avec la. 10a
Fraudes chinoises sur la côte du Pacifique.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 207
French, général sir John, Rapport du. 35a
Frontières du Manitoba.. .. .. .. .. .. 57

G

Gardiens de phares sur le Saint-Laurent.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..94, 94a
Gardiens des pêcheries dans le comté de Victoria, N.-E.. .. .. .. .. .. .. .. .. 165a
Gaz, Inspection du.. .. .. .. .. .. .. .. .. 13
Gaz naturel, sur la terre des Six-Nations.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 71c
*Gazette du Travail*, Liste des abonnés par la poste, de la.. .. .. .. .. .. .. .. 92
Gendarmerie, Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.. .. .. .. .. .. .. 28
Glace-Bay, Association de boitte de.. .. 177
Godleib Said, Détention de, à la Grosse-Ile.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 167

Greenway, Thomas, Correspondance avec.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 96*b*
Grey-sud, Nominations dans.. .. .. ..120, 120*a*
*Guysborough Times*, privilèges postaux. 187

H

Haney, Quinlan & Robertson.. .. .. .. .. 77*a*
*Herald*, Montréal, Montants payés au.. 74*a*
Hickman, W. A., agent d'immigration. 76*h*
Holmes, Très révérend Geo., D.D.. .. 130*a*
Houille bitumineuse, importée.. .. .. .. 205
Houillères du nord de l'Atlantique.. .. 155

I

Ile du Prince-Edouard, steamers pendant l'hiver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 159
Ile du Prince-Edouard, tunnel.. .. .. .. 188
Immigrants japonais.. .. .. .. .. .. .. .. 76
Immigration—
Immigrants japonais.. .. .. .. .. .. 76
Agents spéciaux.. .. .. .. .. .. .. .. 76*a*
Nombre d'arrivages.. .. .. .. .. .. 76*b*
Demandes des restaurateurs.. .. .. 76*c*
Plaintes contre J. Déry.. .. .. .. .. 76*d*
Plaintes contre les restaurateurs.. .. 76*e*
Lettre de M. L. Stein.. .. .. .. .. .. 76*f*
Paiements à W. O. Creighton.. .. .. 76*g*
Paiements à W. A. Hickman.. .. .. 76*h*
Immigration, Rapport de l'Intérieur, Partie II.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 25*c*
Importations des Etats-Unis.. .. ..131, 131*a*
Importations et exportations, 1846 à 1876.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 109*c*
Impressions et papeterie publiques.. .. 32
Impressions et papeterie publiques, enquête.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 39
Impressions, etc., de l'Etat.. .. .. .. .. 74
Imprimerie de l'Etat, Employés de l'.. 190
Insectes destructeurs et autres fléaux.. 51
Inspection des bateaux à vapeur.. .. .. 23*a*
Installation électrique à Québec.. .. .. 117
Intérieur, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. 25
Irwin, Fanny Louise, Bois sur le homestead de.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 132

J

Japon, Traité avec le.. .. .. .. .. .. ..95*d*, 9
Jetté, Son Honneur le juge, administrateur de Québec.. .. .. .. .. .. .. .. .. 114
Journaux, Distribution des.. .. .. .. 115*b*
Journaux, Sommes payées aux.. .. .. 64
Juges, Nomination des.. .. .. .. .. .. 199
Juges, Résidences des, dans la province de Québec.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 170
Justice, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. 34

K

Kelliher et Gordon, convention *re* N.T.R. 77*h*
Krenzer, J., Correspondance avec.. .. 96*b*

L

Lac à la Truite, route postale.. .. .. 171
Lake, général sir P. H. N., Rapport du. 35*b*
Laliberté, J. B., Montants payés à.. .. 146
*La Patrie*, Montants payés à.. .. .. .. 74*d*
*La Presse*, Montants payés à.. .. .. .. 74*e*
*La Vigie*, Montants payés à.. .. .. .. 74*c*
*Le Canada*, Montants payés à.. .. ..74*f*, 74*k*
*Le Soleil*, Montants payés à.. .. .. .. 74*b*
Levé de la rivière Nelson.. .. .. .. .. 196
Letourneau, Louis, Montants payés à.. 148
Liste des navires.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 21*c*
Loi concernant le tarif des douanes.70, 75, 102*a*
Loi de l'Assurance du service civil.. .. 43
Loi des pêcheries, Modifications à la.. .. 97*a*
Loi des réserves forestières.. .. .. .. .. 61
Loi des Subsides, 1910.. .. .. .. .. .. .. 207
Loi des territoires du Nord-Ouest, chapitre 62.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 79
Long-Saut, Travaux exécutés au.. ..157, 157*a*
Louage de voitures et billets de tramway à Ottawa.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 175
Louisbourg, Réfrigérateurs de boëtte à. 177*a*
Lumière électrique, Inspection de la.. .. 13

M

Malbœuf, Jos. William, scrip de métis, émis en faveur de.. .. .. .. .. .. .. .. 130
*Manchester Engineer*, Echouement du.. 182
Mandats du Gouverneur général.. .. .. 42
Maisons de commerce de Kingston, Fournitures achetée de ces.. .. .. .. .. .. 156
Manitoba and South-Eastern Railway Co.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 196
Marine, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. 21
Marines des possessions autonomes, Etat des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 208
Mesures, Inspection des.. .. .. .. .. .. 13
Milice, ordres généraux.. .. .. .. .. .. 41
Mines, Rapport du ministère des.. .. .. 26*a*
Ministère des Douanes, Rapport annuel du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 11
Ministères, qui doivent présenter des rapports au parlement.. .. .. .. .. .. .. 127

Ministres de la couronne, frais de voyages.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 172
Monnaie, Opérations de la.. .. .. .. .. .. .. 73
*Montcalm*, Voyages faits par le steamer. 169
Montréal, Fonctionnaires de l'Etat à.. 69*a*
*Montreal Herald*, Montants payés au.. 74*a*

**Mc**

McDougall, Révérend John.. .. .. .. .. .. 71*a*

**N**

Navires, Liste des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 21*c*
Netherland Loan Co.. .. ..95, 95*a*, 95*b*, 95*c*
New-Westminster, Pénitencier de.. .. .. 112
North-Bay, Recettes provenant du quai de.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 111

**O**

Obligations et valeurs.. .. .. .. .. .. .. .. 49
Office Specialty Manufacturing Co., deniers payés à la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 180
Ordonnance à l'effet de rescinder l'ordonnance du Yukon.. .. .. .. .. .. .. .. 78
Ordres généraux, milice.. .. .. .. .. .. .. 41
Ostréiculture.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 67
Ouverture et fermeture du parlement.. 104

**P**

Parlement, Ouverture et fermeture du.. 104
Parrsboro, Edifice du bureau de poste à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 86*a*
Pêche dans les baies, Droits de.. .. .. .. 62
Pêcheries, Rapport annuel des.. .. .. .. 22
Pêcheries de l'Atlantique, sentence arbitrale du tribunal de La Haye.. .. .. .. 97*b*
Pêcheries de la côte de l'Atlantique nord.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 97
Pêcheurs dans l'Atlantique canadien.... 84
Pelletier, sir Pantaléon, Congé d'absence de.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..88, 88*a*
Pénitenciers, Rapport annuel.. .. .. .. .. 34
Pénitencier de New-Westminster.. .. .. .. 112
Pension de retraite, etc.. .. .. .. .. .. .. 45
Percy Alwyn, Concession d'irrigation.. .. 192
Peseur, Nomination d'un—à Montréal.. 134
Phœnix Bridge Co., Paiement par la.. 82
Picard, O., et Fils, Deniers payés à.. .. 75*i*
Poids et mesures, etc.. .. .. .. .. .. .. .. 13
Police fédérale.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 81
Poisson apporté à terre par les pêcheurs. 84
Ports et rivières, Montants dépensés dans les.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 184
Powassan à Nipissing, route postale.. 171
Preston, W. T. R.. .. .. .. .. ..95, 95*a*, 95*b*, 95*c*
Primes de pêche, Noms des personnes qui les reçoivent.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..158, 158*a*
Prix comparatifs Canada et Etats-Unis. 33*b*
Proclamation mettant en vigueur la "Loi modifiant la loi des chemins de fer".. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 108
Producteurs de fruits et de légumes, Délégation des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 113*a*
Produits agricoles et autres.. .. .. .. .. .. 173
Propriétaires d'établissements de salaisons (Meat Packers) d'Ontario et de Québec, Mémoire présenté par les.. 113*b*
Propriété dite "Baby Farm", Correspondance concernant la.. .. .. .. .. .. .. 126

**Q**

Quart sud-ouest de la section 10, township 38.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 96
Quebec Bridge Co., Existence légale de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..125, 125*a*
Québec, Employés temporaires à.. .. .. .. 120*a*
Québec, Extension des frontières du .. 65
Quebec Oriental Railway..89, 128, 128*a*, 128*b*
Québec, pont de, Correspondance, ministère du Travail *re*.. .. .. .. .. .. .. .. .. 137*c*
Québec, pont de, Correspondance *re* plans pour le nouveau pont.. .. .. .. .. .. .. .. 137*d*
Québec, pont de, ingénieurs nommés.. 137*b*
Québec, pont de, Soumissions, etc., pour le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..137, 137*a*

**R**

Rapports des curateurs sur les banques.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..152, 152*a*
Recensement, Méthodes de faire le..189, 189*b* 189*c*
Recensement, tableaux et formules.. .. 189*a*
Réception vice-régale, Correspondance *re*. 63
Réciprocité avec les Etats-Unis..De 59 à 59*s*
Reconnaissance de la rivière Nelson.. .. 19*b*
Règlements concernant le pétrole et le gaz.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 53
Règlements de la cour de l'Echiquier.. 197
Règlements des pêcheries du homard.. 48
Règlements des pêcheries, Infractions des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..91, 91*a*
Relations commerciales, Canada et Antilles.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 38
Relations douanières avec les Etats-Unis.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..109*a*, 109*b*
Relevé hydrographique.. .. .. .. .. .. .. .. 25*a*

Rentes viagères de l'Etat.. .. .. .. .. .. 47
Réserves des Sauvages, Pétrole sur les.. 53
Réserve sauvage de Saint-Pierre. ..71, 71*a*, 71*b*
Réserve des Six-Nations, gaz naturel sur la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 71*c*
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 12
Rivière à l'Ours, N.-E., Champs de tir de la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 183
Rivière des Prairies, Travaux de dragage exécutés.. .. .. .. .. .. .. .. ..93*b*, 93*c*
Rivière du Coude, Source de puissance hydraulique sur la.. .. .. .. .. .. ..123, 123*a*
Rivière Napanee, Dragage de la.. .. .. 93
Rivière Winnipeg, Droits de source de puissance hydraulique sur la.. .. .. 144
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 28
Royaume-Uni, Relations commerciales avec le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 10*a*

S

Saint-Pie, Bureau de poste à.. .. .. .. 86
Salles d'exercices ou salles d'armes, Contributions aux.. .. .. .. .. .. .. .. .. 129
Samson et Filion, Québec, Deniers payés à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 124
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel .... 29
Sénat, Coût du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 100
Sentence aribtrale du tribunal de La Haye.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 97*b*
Septième district militaire, plainte contre le commandant.. .. .. .. .. .. .. 178
Service civil—
Nominations et promotions, rapport annuel des commissaires.. .. .. .. 31
Liste du.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 30
Loi de l'Assurance du.. .. .. .. .. .. 43
Fonctionnaires à Ottawa.. .. .. .. 135
Service naval du Canada—
Allocations aux sous-officiers de marine, etc.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*f*
Augmentations des gages autorisées. 56*g*
Canadiens acceptés dans la marine. 56*n*
Conférence navale Internationale à Londres.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*l*
Conférence navale Internationale, correspondance.. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*m*
Décrets de l'exécutif, allocations de voyage.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*k*
Demandes d'admission dans le.. .. 56*c*
Noms des employés dans le.. .. .. 56*c*
Nom, tonnage, etc., de chaque navire.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*j*
Service naval du Canada—*Fin.*
Pétitions pour la remise de l'adoption de la loi du.. .. .. .. .. .. .. .. 56*i*
Règles et règlements du.. .. .. .. .. 56*h*
Règlements *re* admission des médecins.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*o*
Règlements *re* taux de la solde dans le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56
Règlements *re* habillements.. .. .. 56*a*
Sous-ministre et autres officiers dans le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 56*d*
Service rapide de l'Atlantique.. .. .. .. 200
Sherwin-Williams Paint Co., Montants payés à la.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 124
Sociétés d'avocats, Montants payés à des. 99
Soldes non réclamés dans les banques.. 7
Stations agronomiques.. .. .. .. .. .. .. 16
Station de sauvetage de Clayoquet.. .. 68
Stations de télégraphie sans fil.. .. .. 90
Statistique criminelle.. .. .. .. .. .. .. 7
Statistique des canaux.. .. .. .. .. .. .. 20*a*
Statistique des chemins de fer.. .. .. 20*b*
Statistique des grains.. .. .. .. .. .. .. 10*d*
Steamers *Minto, Stanley* et *Earl Grey*, Houille achetée pour les.. .. .. ..136, 136*b*
Steamers subventionnés.. .. .. .. .. .. 10*e*
Substances alimentaires, falsification des.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 14

T

Tanguay, Georges, Deniers payés à.. .. 150
Tanguay, Georges, louage d'une propriété de l'Etat.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 140
Tarif préférentiel, marchandises importées en vertu du.. .. .. .. .. .. .. .. .. 142
Taschereau, C. E., Québec, Deniers payés à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 150
Terres fédérales.. .. .. .. .. .. .. ..96, 96*a*, 96*b*
Terres fédérales, arpentages.. .. ..60, 60*a*, 60*b*
Terres publiques, Disposition des.. ..141, 141*a*
Territoires du Nord-Ouest, Commissaire pour les.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 181
Traité de chasse aux phoques à fourrures pélagique.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 210
Traité de commerce, etc., avec le Japon.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..95*d*, 95*e*
Travail, ministère du, Correspondance *re* pont de Québec.. .. .. .. .. .. .. .. 137*c*
Travail, Rapport annuel.. .. .. .. .. .. 36
Travaux publics, Rapport annuel.. .. 19

U

Unions commerciales.. .. .. .. .. .. .. .. 50
Université de la Saskatchewan, Concession de terres pour l'.. .. .. .. .. .. .. 143

**V**

Vancouver, Déclarations de douanes à.. 102
Vancouver Dry Dock Company.. .. .. 162
Vannutelli, cardinal, Garde et escorte pour le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 121
Voies navigables internationales.. .. ..54, 54a
Votants, liste des, Impression de la.. .. 209

**W**

Wentworth, comté de, Nominations dans le.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 120c
Western Coal Operators' Association.. 202
Winnipeg, Emplacement du parlement à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..194, 194a
*Wren*, le trawler.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 85
Walsh, E. J., I.C., Correspondance avec. 204
*Wanda*, Estimation de la.. .. .. .. .. .. .. 163

**Y**

Yukon, ordonnances du conseil, 1909.. .. 40
Yukon, ordonnances du conseil, 1910.. .. 40a
Yukon, ordonnances rescindées.. .. .. .. 78

**Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.**

# DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

*Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.*

## VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

**1.** Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Volume I, parties A à P et volume II, parties Q à Y. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 2.

**2.** Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présentés le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

**3.** Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 2 décembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**4.** Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 6 février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**5.** Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 16 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**5*a*.** Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 8 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**5*b*.** Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 3 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**5*c*.** Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 9 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**5*d*.** Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 17 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**6.** Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1910. Présentée le 10 avril 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 3.

**7.** Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1910.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 4.

**8.** Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1910.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**9.** Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1910. Présenté le 27 avril 1911, par l'honorable W. S. Fielding.

*Imprimé pour la distribution.*

## VOLUME 5.

**10.** Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**10*a*.** Rapport du ministère du Commerce. Partie II. Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**10*b*.** Rapport du ministère du Commerce. Partie III.—Commerce du Canada avec les pays étrangers, autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 6.

**10*c*.** Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie IV.—Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**10*d*.** Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie IV.—Statistiques des céréales, y compris la saison de la récolte terminée le 31 août 1910, et la saison de navigation terminée le 6 décembre 1910. Présenté le 12 mai 1911, par l'honorable William Patterson.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**10*e*.** Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés. Présenté le 20 avril 1911, par l'honorable William Paterson.. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**10*f*.** Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

## VOLUME 7.

**11.** Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**12.** Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1909, par l'honorable William Templeman.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 8.

**13.** Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Templeman.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**14.** Rapport sur la falsification des substances alimentaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Templeman.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**15.** Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**15*a*.** Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 12 janvier 1911, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

**15*b*.** Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail M. J. G. Rutherford, M.V., pour l'exercice clos le 31 mars 1909.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

## VOLUME 9.

**16.** Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher

**17.** Statistiques criminelles, pour l'année expirée le 30 septembre 1909. Présentées le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 10.

**18.** Relevé des élections partielles (onzième parlement) de la Chambre des communes, 1910.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**18.** (1908). Relevé de la onzième élection générale pour la Chambre des communes du Canada, tenue les 19 et 26 octobre 1908.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Réimprimé.*

## VOLUME 11.

**19.** Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Pugsley.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**19*a*.** Rapport sur les progrès des levés et des travaux exécutés concernant l'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa, pour l'exercice 1909-1910, (ajoutant aux investigations se rattachant au projet du canal maritime de la baie Georgienne), Présenté le 6 mars 1911, par l'honorable William Pugsley.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 12.

**19*b*.** Rapport sur la reconnaissance hydrographique de la rivière Nelson, septembre-octobre 1909. Présenté le 16 février 1911, par l'honorable William Pugsley.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**20.** Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice clos le 31 mars 1909. Présenté le 12 novembre 1909, par l'honorable G. P. Graham.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**20*a*.** (1909). Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1909. Présentée le 21 mars 1910, par l'honorable G. P. Graham.

*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

**20*b*.** Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1910. Présentée le 10 avril 1911, par l'honorable G. P. Graham.

*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

**20*c*.** Statistique des chemins de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1910. Présentée le 16 décembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.

*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 13.

**20*d*.** Le cinquième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.. .. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**20***c*. Rapport sur les études du tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson. Présenté le 13 décembre 1909, par l'honorable G. P. Graham.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**21.** Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Marine, 1910). Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**21***a*. Rapport de la Commission de géographie du Canada, renfermant toutes ses décisions jusqu'au 30 juin 1910.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 14.

**21***b*. Rapport sur la formation de la glace dans le fleuve Saint-Laurent, et rapport sur l'influence des banquises sur la température de la mer, tel qu'indiqué par l'usage du microthermomètre lors d'un voyage fait dans le détroit et la Baie-d'Hudson, en juillet 1910, par M. H. T. Barnes, D.Sc., F.R.S.C. Présenté le 16 mai 1911, par l'honorable S. A. Fisher.. .. .. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**21***c*. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1910. Présentée le 19 juillet 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

**22.** Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries), 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 15.

**23.** Rapport des commissaires des Ports, etc., au 31 décembre 1910.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**23***a*. Rapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**24.** Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 16.

**25.** Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable F. Oliver.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 17.

**25***a*. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1910.. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**25***b*. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1909-10. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable Frank Oliver.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**25***c*. Rapport du Dr P. H. Bryce, médecin en chef. Annexe du rapport du surintendant de l'immigration. Présenté le 9 décembre 1910, par l'honorable F. Oliver.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 18.

**25***d*. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau). Ministère de l'Intérieur.. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**26.** Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1910. Présenté le 19 janvier 1911, par l'honorable William Templeman.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**26***a*. (1909). Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile 1909. Présenté le 26 janvier 1911, par l'honorable William Templeman.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

Ce document est relié dans le Volume XVI, 1910.

## VOLUME 19.

**27.** Rapport du département des Affaires des sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable F. Oliver.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**28.** Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1910. Présenté le 2 décembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 20.

**29.** Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**29** (Pas de publication).

**29***b*. Rapport du département des Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**30.** Liste du service civil du Canada, 1910. Présentée le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 21.

**31.** Deuxième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1909 et le 31 août 1910. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**32.** Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**33.** Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1910. Présenté le 17 novembre 1910, par l'Orateur.. .. .. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**34.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1909. Présenté le 30 novembre 1910, par l'honorable A. B. Aylesworth.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**35.** Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**35***a*. Rapport du général sir John French, G.C.B., G.C.O.V., C.C.M.G., inspecteur général des forces impériales, sur son inspection des forces de la milice canadienne. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**35***b*. Rapport sur la meilleure méthode de mettre à exécution les recommandations du général sir John French au sujet de la milice canadienne, par le major général sir P. H. N. Lake, C.C.M.G., C.B., inspecteur général. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**35c.** Rapport intérimaire du conseil de la milice pour le Canada concernant l'entraînement de la milice durant la saison de 1910. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable sir Frederick Borden.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimé pour la distribution.*

**36.** Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1910, y compris le rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable W. L. MacKenzie King.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

## VOLUME 22.

**36a.** Rapport sur les différends industriels au Canada jusqu'au 31 mars 1911.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**36b.** Prix comparatifs, Canada et Etats-Unis, 1906-1911. (Produits agricoles, des pêcheries, du bois et des mines. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable W. L. Mackenzie King.. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

**37.** Sixième rapport des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.
*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**38.** Rapport de la Commission Royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles, ainsi que Partie II—Preuve faite en Canada et appendices; Partie III—Preuve faite dans les Antilles et appendices; et Partie IV—Preuve faite à Londres et appendices. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**39.** Rapport de l'honorable secrétaire d'Etat sur l'enquête faite au sujet des affaires du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, ainsi que copie de la preuve, etc., faite à la dite enquête. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

## VOLUME 23.

**40.** Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en 1909. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimées.*

**40a.** Ordonnances du Territoire du Yukon, décrétées par le conseil du Yukon, en l'année 1910. Présentées le 4 avril 1911, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

**41.** Ordres généraux de la milice entre le 1er novembre 1909 et le 18 octobre 1910. Présentés le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**42.** Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1910-11. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Patterson.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**43.** Relevé conforme à l'article 17 de la Loi d'assurance du service civil, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
*Pas imprimé.*

**44.** Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er avril 1910 au 17 novembre 1910, conformément à la Loi des subsides, 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**45.** Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1910. Présenté le 22 novembre 1911, par l'honorable William Paterson.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**46.** Procès-verbaux de la Commission d'économie interne, pour l'année écoulée, conformément à la règle 9 de la Chambre. Présentés le 1er décembre 1910, par l'Orateur.
*Imprimés pour les documents parlementaires.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**47.** Etat conformé à l'article 16 de la Loi des rentes viagères, servies par l'Etat, 1908, contenant un relevé des transactions faites pendant l'exercice expiré le 31 mars 1910. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**48.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er décembre 1910. Copie des règlements existants concernant la pêche du homard adoptés par arrêté du conseil du 30 septembre 1910. Présentée le 1er décembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**49.** Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 25 novembre 1909, soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**50.** Rapport annuel en vertu du chapitre 125 des Statuts Revisés du Canada, 1906, concernant les unions commerciales. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**51.** Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés le 1er décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**52.** Premier rapport annuel de la Commission de la conservation des ressources naturelles, 1910. Présenté le 5 décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**53.** Règlements établis par ordre en conseil, le 17 mai 1910, pour la disposition du pétrole et du gaz sur les réserves sauvages des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentés le 5 décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**54.** Rapport de la Commission internationale des voies navigables et discussion sur le régime des eaux du lac Erié et des grands lacs. Présenté le 7 décembre 1910, par l'honorable William Pugsley.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**54*a*.** Réponse à adresse de la Chambre des communes en date du 12 décembre 1910,—Copie de tous les arrêtés du conseil ou autres autorisations nommant les membres de la section canadienne de la Commission conjointe des eaux navigables internationales, y compris tous rapports, recommandations et correspondance soumis au gouvernement ou à l'un de ses départements par la dite section canadienne, ou l'un de ses membres; de plus, un état des dépenses totales de cette section canadienne jusqu'à date, y compris les détails. Présentée le 8 mai 1911. M. Macdonell.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**55.** Relevé en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné de copie de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882,—depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution. Présenté le 9 décembre 1910, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**55*a*.** Etat indiquant les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pendant l'année expirée le 31 octobre 1910. Présenté le 4 mai 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**56.** Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la solde,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine. Présentés le 9 décembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**56*a*.** Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la distribution des habillements,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine. Décret à l'exécutif au 30 septembre 1910. Présentés par l'honorable M. L. P. Brodeur.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**56*b*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 5 décembre 1910,—Etat indiquant les dépenses faites jusqu'à date à même la somme votée par la Chambre au sujet

## VOLUME N° 23—*Suite.*

de la nouvelle marine, et spécifiant dans chaque cas le montant payé, à qui, et l'objet de la dépense. Présentée le 16 décembre 1910.—M. Monk.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 14 décembre 1910,—Etat donnant le nombre de demandes reçues de citoyens du Canada pour servir dans la marine canadienne projetée en qualité d'officiers et en qualité de marins expérimentés, respectivement; le nombre d'officiers et de marins, respectivement, de la marine anglaise qui ont demandé du service dans la marine canadienne. Présentée le 11 janvier 1911.—M. Jameson.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***d*. Réponse à adresse du Sénat, du 24 novembre 1910, demandant,—1. Le département du Service de la Marine créé par la législation de la dernière session a-t-il été régulièrement constitué et mis en fonction? 2. Qui a été nommé sous-ministre par le Gouverneur en conseil? 3. Quels sont les autres fonctionnaires et commis nécessaires à l'administration convenable des affaires du nouveau département qui ont été nommés par le Gouverneur en conseil? 4. Quels sont parmi ces fonctionnaires et ces commis ceux qui ont été transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries au département du Service de la Marine? 5. Parmi ces fonctionnaires et ces commis quels sont ceux qui viennent d'ailleurs? 6. Quel est le salaire de chacun des fonctionnaires? Présentée le 11 janvier 1911.—L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***e*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Tableau faisant connaître,—1. Les noms de toutes les personnes engagées, à ce jour, par le gouvernement en rapport avec le nouveau département de la Marine, soit pour service sur mer, soit pour travail se rattachant au département, tant dans le service extérieur que dans le service intérieur. 2. Le domicile antérieur de ces personnes, leur emploi antérieur, rang ou grade dans la marine britannique, ou ailleurs, et le chiffre de leur solde ou rémunération antérieures. 3. Les fonctions, rang ou occupation dans le service du Canada, ainsi que leurs soldes et allocations actuelles. Présentée le 18 janvier 1911.—M. Monk.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***f*. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, autorisant l'octroi de certaines gratifications aux sous-officiers et marins du service de la Marine. Présentée le 19 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***g*. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, et publié dans la *Gazette du Canada* le 14 janvier 1911, autorisant une augmentation de gages pour certains services à bord des navires du service de la Marine. Présentée le 19 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. ..*Pas imprimée.*

**56***h*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes règles et règlements passés par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la Loi du service de la marine adoptée à la dernière session du Parlement. Présentée le 26 janvier 1911.—M. Monk.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***i*. Réponse à ordre du Sénat en date du 24 novembre 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes: 1. Le nom de la division électorale; 2. Celui de la paroisse, canton, ville ou cité; 3. Le nom du premier signataire et mention du nombre additionnel des signataires de chacune des requêtes présentées au cours de la dernière session, soit à la Chambre des Communes soit au Sénat, demandant la remise de l'adoption du projet de loi de la marine de guerre jusqu'à ce que le peuple eut eu l'occasion de manifester sa volonté par voie de plébiscite; 4. La date de la présentation de chacune de ces requêtes; 5. Le nom pour chacune de ces requêtes du député ou du sénateur qui l'a présentée. Présentée le 30 novembre 1910.—L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56***j*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes: 1. Le nom de tous les navires qui composent aujourd'hui la flotte au service du Canada; 2. Le tonnage de chacun de ces navires; 3. L'âge actuel de chaque vaisseau;

## VOLUME N° 23—*Suite.*

4. Le prix d'achat, ou de construction, ou à leur défaut, la valeur actuelle de chacun de ces navires; 5. La force en chevaux-vapeur de chacun d'eux; 6. Leur mode de propulsion, par aubes, hélices ou voiles; 7. Le nombre de personnes composant l'équipage de chacun de ces navires; 8. Le coût d'entretien annuel de chacun de ces navires avec les équipages; 9. L'emploi de chacun de ces vaisseaux, spécifiant si c'est pour la garde des côtes, la protection des pêcheries ou pour quel autre usage; 10. Dans quelles eaux se meut chacun de ces navires—est-ce dans les eaux de l'Atlantique, dans celles du Pacifique, sur les grands lacs, dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent ou ailleurs? Avec un résumé indiquant le nombre et le tonnage global des vaisseaux servant sur les grands lacs, des vaisseaux stationnés sur les rives de la Colombie-Britannique et des vaisseaux sillonnant les eaux de l'est de notre partie du continent américain. Présentée le 14 février 1911.—L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**56*k*.** Copie des décrets de l'exécutif publiés dans la *Gazette du Canada*, le 11 février 1911: N° 83-146. Règlements pour l'entrée des instructeurs de la marine. No 91-146. Echelle revisée des salaires pour les électriciens. No 86-146. Allocation revisée pour dépenses de voyages. Présentée le 23 février par le très honorable sir Richard Cartwright.

*Pas imprimée.*

**56*l*.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 6 février 1911,—Copie du protocole ou arrangement final conclu à la Conférence navale internationale tenue à Londres en décembre 1908-février 1909, et du rapport général présenté à la dite conférence navale au nom de son comité de rédaction, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et celui du Canada à ce sujet. Présentée le 10 mars 1911.—M. Monk.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56*m*.** Correspondance et documents concernant la Conférence navale internationale, tenue à Londres en décembre 1908-février 1909. 2. Correspondance concernant la déclaration de Londres. 3. Décision finale de la seconde conférence de la paix tenue à La Haye en 1907, et conventions et déclarations y annexées. Présentée le 23 mars 1911, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56*n*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—1. Combien de Canadiens ont été admis pour faire partie de la marine canadienne. 2. Quels sont les noms et le lieu de résidence des aspirants acceptés. Présentée le 24 mars 1911.—M. Taylor (Leeds).. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**56*o*.** Copie d'un décret de l'exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 31 mars 1911, et publié dans la *Gazette du Canada* le 15 avril 1911: No 358. Règlements revisés pour l'entrée de chirurgiens dans le service naval. Présentée le 24 avril 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**57.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, ou le très honorable premier ministre, et le gouvernement du Manitoba, ou le premier ministre de cette province au sujet de la demande, par la province du Manitoba, d'un accroissement de territoire et de subvention. Présentée le 14 décembre 1910.—M. Staples.

*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**58.** Mémoire concernant les finances de la Commission des champs de bataille nationaux de Québec, à la date du 31 mars 1910. Présenté le 15 décembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**58*a*.** Rapport de la Commission des champs de bataille nationaux de Québec. Présenté le 15 décembre 1910, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**58*b*.** Réponse à adresse du Sénat du 24 janvier 1911,—Copie du dernier rapport fait au gouvernement par les membres de la Commission des champs de bataille de Québec. Présentée le 10 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**58***c*. Réponse à ordre du Sénat du 12 janvier 1911,—Copie de tous ordres en conseil relativement à la nomination des membres de la Commission des champs de bataille de la province de Québec, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes reçues par la dite commission, leur provenance, l'intérêt sur icelles, les dépenses encourues, la nature de telles dépenses, distinguant ce qui a été payé pour acquisition de terrains, la balance en mains et le coût approximatif avec la nature des dépenses à encourir pour atteindre le but que s'est proposé la commission. Présentée le 21 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**58***d*. Réponse à un ordre du Sénat en date du 23 février 1911,—Etat du nombre de médailles en or, en argent ou en bronze que la Commission des champs de bataille de Québec a fait frapper en commémoration du trois centième anniversaire de la fondation de Québec, le coût de chacune de ces séries de médailles, les noms des personnes ou des institutions auxquelles l'on a donné des médailles en or, en argent ou en bronze. Présentée le 28 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.—Présentée le 15 décembre 1910.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***a*. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***b*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 3 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***c*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 8 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***d*. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réci-

## VOLUME N° 23—*Suite.*

procité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*e*.** Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*f*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 14 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*g*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 22 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*h*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présenté le 27 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*i*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*j*.** Réponse supplémentaire additionnelle à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**59*k*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 31 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*l*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910.—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou la désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 7 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*m*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*n*.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**59*o*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 2 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*p*.** Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 5 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59*q*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1911,—Relevé faisant connaître les droits imposés par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la France, la Suède, la Suisse, l'Autriche-Hongrie, le Japon, l'Argentine, le Venezuela et la Russie, respectivement, sur chacun des articles compris dans la convention douanière

## VOLUME N° 23—*Suite.*

entre les Etats-Unis et le Canada; aussi, en 1910, quels ont été les quantités et les prix d'importations sur lesquelles des droits ont été perçus, quant aux articles suivants: beurre, œufs, fromage, bœuf salé, lard fumé et jambons, mouton, agneau, lard salé et autres produits de viande (en détail), orge, fèves, avoine, pois, blé, foin, graine de lin, pommes vertes, et animaux importés des pays ci-dessus nommés. Présentée le 8 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***r*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1911, pour un relevé, basé sur le dernier rapport annuel du Commerce et de la Navigation des Etats-Unis, faisant connaître en quoi le Canada sera plus favorisé sur le marché américain que ses principaux compétiteurs par suite de l'interprétation donnée le 10 avril 1911 à Washington par la cour d'appel des Etats-Unis en matières douanières au sujet de la clause de la nation la plus favorisée,—laquelle interprétation ne reconnaît pas aux compétiteurs du Canada sur le marché américain les mêmes privilèges que ceux accordés au Canada par la convention douanière en ce qui concerne l'importation aux Etats-Unis des articles suivants, savoir:—(*a*) Maquereau, mariné ou salé (*b*) hareng, mariné; (*c*) morue, aigrefin, merluche et merlan, séchés, fumés, salés ou en conserve; (*d*) tous autres poissons salés ou en conserves; (*e*) huiles de poisson ;(*f*) beurre; (*g*) fromage; (*h*) bêtes à cornes; (*i*) chevaux; (*j*) avoine; (*k*) coke; (*l*) eaux minérales; (*m*) feuilles de fer ou d'acier laminées, étamées en zinc, en étain ou autre métal; (*n*) mica; (*o*) graine de lin; (*p*) fèves et pois desséchés; (*q*) oignons; (*r*) pommes de terre; (*s*) autres végétaux à l'état naturel.—Montrant de plus (1) le taux de droit actuel dans les Etats-Unis sur les articles ci-dessus énumérés; (2) le taux de droit, sous le régime de la convention douanière projetée, sur les dits articles; (3) la valeur des articles (4) le montant des droits perçus sur les articles importés des dits compétiteurs pour le commerce de la dite année, et qui seront admis francs de droit, s'ils sont importés du Canada, en vertu de la dite convention douanière. Présentée le 16 mai 1911.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

**59***s*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**59***t*. Etat indiquant quelles ont été chacune des six dernières années, les importations en Canada (quantité et valeur) des produits ci-après énumérés provenant respectivement de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Danemark, de la Hollande, de la Belgique, de la France, de la République Argentine et des Etats-Unis, savoir: blé, avoine, chevaux, bêtes à cornes, moutons, agneaux, viande de bœuf et de mouton, œufs, beurre, fromage, volailles, légumes et fruits; quel a été, à Londres, Angleterre, pendant les derniers cinq ans, le prix moyen du beurre et des œufs comparé au prix (a) dans les provinces de l'est, (b) à Montréal, (c) à Toronto, (d) à Minnéapolis, (e) à Chicago, (f) à Détroit, (g) à Buffalo, (h) à Boston, et (i) à New-York. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable S. A. Fisher.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**60.** Relevé des décrets de l'exécutif passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver. *Pas imprimé.*

**60***a*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, sous le régime des dispositions du paragraphe (d) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'ad-

## VOLUME N° 23—*Suite.*

ministration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 11 janvier 1811, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**60*b*.** Etat exigé par l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908, lequel est comme suit: " 77. Les règlements établis par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la présente loi, et les décrets du Gouverneur en conseil autorisant la vente d'une étendue de terre ou la concession de quelque intérêt dans cette étendue de terre n'auront de vigueur et d'effet qu'après avoir été publiés, pendant quatre semaines consécutives, dans la *Gazette du Canada;* et tous ces décrets ou règlements doivent être déposés devant les deux Chambres du parlement dans les quinze jours de la session qui suit leur date, et ces règlements resteront en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement celui de la prorogation de cette session du parlement, et pas davantage, à moins qu'au cours de cette session ils n'aient été approuvés par résolution des deux Chambres du parlement ". Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**61.** Relevé des décrets de l'exécutif passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales, articles 7 et 13 du chapitre 56 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**62.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie du mémoire de sir John Thomson relativement aux droits de pêche dans les baies de l'Amérique Britannique du Nord préparé pour les plénipotentiaires britanniques a Washington en 1888, et copie du traité consenti et approuvé par le président. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.*

*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**63.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous mémoranda, correspondance, etc., entre Son Excellence le Gouverneur général et le bureau colonial, ou entre l'un des membres du gouvernement et les consuls généraux des pays étrangers en Canada, au sujet du rang que doivent occuper ces derniers dans les fonctions officielles, telles que la réception du soir vice-royale. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Sproule.. .. .. .. .. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

**64.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 décembre 1910,—Etat indiquant quels journaux ou compagnies publiant des journaux dans les cités de Montréal et de Québec ont directement ou indirectement reçu du gouvernement du Canada des sommes en solde d'impression, de lithographie, de reliure ou d'autre ouvrage, entre le 31 mars et le 15 novembre 1910; aussi, indiquant durant la période précitée, la somme totale payée à chacun des dits journaux ou à chacune des dites compagnies. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Monk.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**65.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance, papiers, cartes ou autres documents échangés entre le gouvernement du Canada ou aucun de ses membres et le gouvernement de Québec ou quelqu'un de ses membres ou autres personnes agissant en son nom, ou entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario ou quelqu'un de ses membres concernant l'extension des limites de la province de Québec, tel que mentionné dans un arrêté du conseil du 8 juillet 1896 établissant une limite conventionnelle y spécifiée. Aussi, copie de toute correspondance, papiers, documents, etc., qui ont pu être échangés entre les susdits gouvernements ou quelques-uns de leurs membres au sujet de l'adoption d'une loi en 1898 à l'effet de ratifier la limite conventionnelle actuelle. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Sproule.. .. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

**66.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat donnant les noms des manufacturiers canadiens qui préparent des " formes " de cordonnier en érable étuvé dégrossies à la machine et des formes-blocs pour chaussures ",

## VOLUME N° 23—*Suite.*

destinées à la fabrication de formes finies pour bottines et souliers. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Hughes*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**67.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance, rapports, mémoires, explorations et autres papiers en la possession du gouvernement et non encore déposés sur la Table, concernant l'industrie huîtrière en Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et autres papiers concernant la propriété et le contrôle des bancs d'huîtres, et la concentration de la propriété et du contrôle des dits bancs en vue d'en laisser la réglementation et le contrôle au gouvernement du Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, recommandation et autres papiers concernant la location ou la vente des dits bancs ou d'une partie d'iceux pour y cultiver les huîtres. Aussi, copie de toute correspondance et rapports concernant la culture et la conservation des huîtres et autres mollusques. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Warburton.*

*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**68.** Ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de tous rapports, dépositions, correspondance et autres documents se rapportant à l'enquête sur les irrégularités survenues à la station de sauvetage de Clayoquot, dont il est fait mention à la page 353 du rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1909-1910. (Doc. parlementaire, No 22). Présenté le 11 janvier 1911.—*M. Bernard*..*Pas imprimé.*

**69.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant combien de fonctionnaires de l'hôtel des douanes à Montréal ont quitté le service depuis le 1er jour 1896 jusqu'à ce jour; quels sont leurs noms, et quels étaient leurs appointements, leurs fonctions et leur âge respectivement à la date à laquelle ils ont quitté le service; aussi, les noms, l'âge, les appointements et les fonctions de ceux qui les ont remplacés, la date de leur entrée dans le service et leurs appointements actuels. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Wilson (Laval)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**69*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Etat donnant les noms et prénoms des employés permanents ou temporaires nommés à Montréal depuis le 1er janvier 1904, dans le ministère des Postes, dans celui des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Travaux publics; l'âge et le lieu de résidence de ces employés au moment de leur nomination; les dates et la nature des permutations, promotions ou augmentations de salaires accordées à ces employés depuis leur nomination. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Gervais*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**70.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Sommaire des conventions conclues avec des pays étrangers par le Gouverneur en conseil sous le régime du tarif des douanes, 1907, sans en référer au parlement. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**71.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres, ainsi que toutes dépenses nécessitées pour la rétrocession. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**71*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance échangée avec le révérend John McDougall et de toutes instructions à lui données relativement à la réserve des sauvages de Saint-Pierre; aussi, du rapport du révérend John McDougall sur l'enquête faite par lui concernant la dite réserve. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**71*b*.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres ainsi que toutes les dépenses nécessitées pour la rétrocession. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**71***c*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous rapports, arrêtés du conseil, correspondance, offres, conventions, archives, règlements ou autres documents, se rapportant à la concession ou abandon à un nommé Merrill, ou à quelque autre personne ou corporation du droit de creuser un puits pour atteindre et se procurer du gaz naturel soit dans, soit sous la réserve sauvage des Six-Nations, à ou près Brantford, Ont.;—aussi, un relevé de toutes les sommes qui ont été payées pour telle concession ou droit, et de toutes les sommes reçues subséquemment par ces tribus, ou par le gouvernement pour le compte de ces tribus en rapport avec la dite concession ou droit. Présentée le 2 février 1911.—*M. Osler.. ..Pas imprimée.*

**72.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Copie de tous rapports, documents et correspondance, non encore produits, se rapportant à la grève des employés de la Cumberland Coal and Railway Company, Limited. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Rhodes.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**72***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de la convention en règlements de la dernière grève entre la compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et serre-freins,—ainsi que de toute la correspondance et des documents qui se rapportent à cette grève ou qui en ont été la conséquence, échangés entre les parties en cause, ou entre l'une d'elles et toutes personne ou personnes autorisées ou se déclarant autorisées à représenter l'une ou l'autre des dites parties, ou encore entre le gouvernement, ou l'un des ministres ou des sous-ministres, ou toute autre personne représentant le gouvernement, ou entre ces dites personnes, ou l'une quelconque d'entre elles, ou toute personne autorisée ou se déclarant autorisée à agir en leur nom, ou au nom de l'une quelconque d'entre elles, avant, durant, et depuis la dite grève. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Northrup.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**72***b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance, documents se rapportant à la dernière grève du Grand-Tronc entre la compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et employés en grève, ou entre l'une quelconque de ces personnes ou toute personne ou toutes personnes autorisées ou se prétendant autorisées à agir au nom de l'une ou l'autre des parties, ou tout ministre, ou sous-ministre, ou qui que ce soit en leur nom, et l'une ou l'autre de ces personnes, ou toute personne se déclarant autorisée à agir au nom des uns ou des autres, depuis le 29 novembre 1910, et spécialement de tous les documents, correspondance et conventions se rapportant à la réinstallation dans leur emploi de l'un quelconque des grévistes et la nomination du juge Barron. Présentée le 2 février 1911.—*M. Northrup..Pas imprimée.*

**73.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat complétant, pour l'année 1910, les renseignements fournis par la réponse à un ordre de la Chambre en date du 19 janvier 1910 concernant les opérations de la Monnaie. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**74.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 novembre 1909,—Etat indiquant le montant total payé par le gouvernement, chaque année, depuis 1896, pour impressions, annonces et lithographies exécutées en dehors du bureau de l'imprimerie du gouvernement; le montant total ainsi payé, chaque année, par chaque département du gouvernement pour les dits objets; les noms et domiciles de chaque personne, maison ou corporation auxquelles des sommes ont été ainsi payées et le montant total payé, chaque année, à chacune de ces personnes, maisons ou corporations depuis 1896; la partie des dites sommes, s'il en est, qui ont été ainsi payées après annonces publiques, soumissions et contrats; à qui les contrats ont été accordés et si c'est au plus bas soumissionnaire, dans chaque cas; et aussi, quelle partie des dites sommes a été dépensée autrement qu'à la suite d'annonces publiques, de soumissions et de contrats, et à qui elle a été payée dans chaque cas. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Armstrong.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**74***a*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *The Montreal Herald* par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***b*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Soleil*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***c*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, les sommes d'argent payées au journal *La Vigie*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays, depuis la fondation de ce journal jusqu'à ce jour. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***d*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Patrie*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***e*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Presse*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***f*. Réponse à ordre du Sénat du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Canada*, de Montréal, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***g*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à la compagnie Martineau par les différents ministères du pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

**74***h*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Jean Drolet, de Québec, par les différents ministères de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**74***i*. Réponse à ordre du Sénat du 3 février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à O. Picard et Fils, de Québec, par les différents ministères de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**74***j*. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***k*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes, depuis le 31 mars dernier, ont été payées par le gouvernement au journal *Le Canada* à Montréal, ou à ses éditeurs,—(*a*) pour annonces ou impressions; (*b*) pour lithographie ou autres ouvrages; (*c*) directement ou indirectement pour des copies du journal; si actuellement, le dit journal exécute quelque ouvrage, de quelque nature que ce soit, pour le gouvernement; si des soumissions ont été demandées publiquement pour l'un quelconque des ouvrages faits par le dit journal pour le gouvernement au cours de l'année dernière. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***l*. Réponse supplémentaire à un ordre du Sénat en date du 24 janvier 1911,—Relevé indiquant pour chaque année du 1er juillet 1896 à date les montants payés à M. Courcy,

## VOLUME N° 23—*Suite.*

entrepreneur, par chacun des ministères du pays. Présentée le 27 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**74***m*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1911,—Relevé des sommes payées par l'Etat aux propriétaires ou éditeurs du *Record*, d'Essex, journal quotidien et hebdomadaire publié à Windosr, Ontario, pour impressions et annonces, au cours des exercices clos le 31 mars 1907, 1908, 1909, 1910 et 1911. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Boyce*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**75.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Etat donnant, pour 1896 et 1910, respectivement, la valeur moyenne imposable de l'unité de chaque article ou produit énuméré dans les tableaux de la Loi des douanes sur lequel un droit *ad valorem* était payable, chacune des deux années ci-dessus. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Borden* (*Halifax*).. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**76.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant toutes les demandes faites au gouvernement pendant la durée de l'arrangement conclu avec le Japon concernant les immigrants japonais, en vue d'admettre ces immigrants pour des fins spéciales. Aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Taylor* (*New Westminster*).. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**76***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant la liste des agents spéciaux d'immigration nommés par le gouvernement depuis le 31 mars 1909, spécifiant dans quelles parties de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, du continent européen ou autre pays ils sont stationnés, et faisant connaître leurs domiciles actuels et où ils résidaient lors de leur nomination, la date de la nomination dans chaque cas, leurs salaires et dépenses respectives, et, le montant de toutes commissions qui ont pu être payées à chacun ou à quelqu'un d'entre eux depuis leur nomination. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Wilson* (*Lennox et Addington*).. .. ..*Pas imprimée.*

**76***b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître le nombre d'immigrants arrivés en Canada depuis le 31 mars dernier jusqu'à ce jour; les contrées de leur origine; le nombre venant de chaque contrée; le nombre du sexe masculin et du sexe féminin en chaque cas; le nombre d'immigrants âgés de moins de quatorze ans; entre quatorze et vingt et un ans; entre vingt et un ans et quarante ans; et entre quarante et soixante ans en chaque cas; leur occupation avant de venir en Canada; leur religion; l'endroit vers lequel ils se dirigeaient dans ce pays; leur occupation une fois rendus à cet endroit; aussi, le nombre d'immigrants auxquels on a refusé de débarquer, et le nombre de ceux qui ont été renvoyés à leur port d'embarquement. Présentée le 6 février 1911.—*M. Wilson* (*Lennox et Addington*). *Pas imprimée.*

**76***c*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 janvier 1911 demandant de produire les comptes et réclamations en détail produits au ministère de l'Intérieur ou au bureau d'immigration de Québec, par M. Jacques Déry, restaurateur, au cours de la saison de navigation de 1910. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*..*Pas imprimée.*

**76***d*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 20 janvier 1911, demandant la production du rapport reçu par la division de l'immigration au sujet des plaintes portées contre M. Jacques Déry, le restaurateur occupant les hangars d'immigration à Québec; aussi la correspondance échangée et l'enquête tenue par l'agent d'immigration relativement aux prix excessifs demandés par le restaurateur et du remboursement qu'il a dû faire aux immigrants du prix obtenu pour vivres de mauvaise qualité. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**76***e*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 25 janvier 1911, pour la production d'une plainte, signée par un grand nombre de personnes employées au bureau de l'immigration et aux hangars d'immigration, à Québec, et adressée à l'agent du ministère à cet endroit, contre M. Jacques Déry, le restaurateur, et aussi la réponse de ce dernier. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**76*f*.** Réponse à un ordre du Sénat, en date du 25 janvier 1911, pour la production d'une lettre en date du 1er janvier 1910, écrite par M. Stein, de Québec, et adressée à M. W. D. Scott, le surintendant de l'immigration. Présentée le 10 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**76*g*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Etat donnant les comptes détaillés, pièces justificatives, déclarations, rapports et autres papiers concernant le salaire et les dépenses de W. O. Creighton, qui a visité la Grande-Bretagne en 1910 en qualité de fermier-délégué, ainsi que les paiements qui lui ont été faits. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Stanfield*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**76*h*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Etat donnant les comptes détaillés, pièces justificatives, déclarations, rapports et autres papiers concernant le salaire de W. A. Hickman, agent d'immigration dans la Grande-Bretagne en 1902 et 1903, ainsi que les paiements qui lui ont été faits. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Stanfield*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat faisant connaître:—1. La quantité estimative de chaque classe de matériaux requis pour la construction; 2. Les taux ou prix convenus, et le coût estimatif de chaque classe de matériaux d'après les taux de la soumission acceptée; 3. Le coût total estimatif basé sur ces quantités et taux de chacun des différents ponts dont le contrat a été adjugé au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910, et mentionnés pages 3 et 4 du sixième rapport annuel des commissaires du Transcontinental; 4. Copie du devis et du contrat, en chaque cas, le numéro du contrat et le nom de l'entrepreneur; 5. Le nombre de ponts qui restent à construire par contrat, le site et la description, et la quantité estimative des différentes classes de matériaux en chaque cas; 6. Pourquoi les contrats n'ont pas été adjugés pour la construction de ces ponts, et la date probable à laquelle ils le seront; 7. Les ponts pour lesquels des contrats ont été adjugés avant le 31 mars 1909, avec mention du site, du nom de l'entrepreneur et du numéro du contrat; le coût estimatif de chacun de ces ponts, à la date de l'adjudication du contrat, d'après les prix du contrat, les changements faits dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, et les réclamations produites à la suite de ces changements, ou pour ouvrages additionnels, s'il en est; la proportion de l'ouvrage exécuté, les paiements faits à ce jour, le chiffre des retenues, et la somme reconnue nécessaire, ou estimative, pour terminer l'entreprise en chaque cas; 8. Les ponts qui ont été complétés, avec les notes descriptives comme ci-dessus; le coût estimatif au moment de l'adjudication du contrat, la nature de l'étendue des changements dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, l'augmentation ou la diminution du coût qui en a résulté, le coût total réel définitif de chacun de ces ponts. Présentée le 13 janvier 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

**77*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910:—(*a*) Copie de la soumission et du contrat de Haney, Quinlan et Robertson, pour la construction d'un atelier à locomotives et d'autres ateliers, à environ 6 milles à l'est de Winnipeg, et du coût estimatif total basé sur les prix du contrat; (*b*) Copie des diverses autres soumissions reçues et un relevé du coût estimatif total basé sur chacune de ces soumissions calculé selon l'échelle des prix détaillés à la date où le contrat a été adjugé. Présentée le 13 janvier 1911.—*M. Lennox*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77*b*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque section des travaux du chemin de fer National-Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, (*a*) quelle a été la première approximation départementale de la quantité respective du roc solide, de la pierre désagrégée, de la terre, du sable, etc.; (*b*) les quantités d'excavation pour chacune des classes de matériaux ci-dessus et qui ont été payées jusqu'ici. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.*
*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**77***c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant, dans le cas où les structures parachevées du Transcontinental ont différé matériellement des plans originaux dans une mesure représentant une différence de plus de $10,000 dans le coût. Le coût estimatif primitif de la structure; Le coût d'après les plans modifiés; La nature du changement; Le nom de l'ingénieur local, et de l'entrepreneur ou sous-entrepreneur; La raison (s'il en est) donnée pour la modification des plans; Copie de la correspondance échangée à ce sujet entre le personnel du bureau principal et l'ingénieur en charge. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.*

*Pas imprimée.*

**77***d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant, dans le contrat-modèle pour travaux de construction du Transcontinental, la clause relative aux remblais faits au moyen de traction mécanique, et les montants payés jusqu'à date pour cet objet, et à qui. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.*

*Pas imprimée.*

**77***e*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quels montants ont été payés jusqu'à date pour supplément de travaux à chacun des entrepreneurs de la ligne du Transcontinental, ainsi que le district où ces travaux ont eu lieu. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77***f*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître tous les cas où, dans la construction des travaux du Transcontinental, un mélange de ciment plus riche que celui mentionné dans le devis a été employé (jusqu'à un montant augmentant le coût des travaux de $5,000 ou plus); aussi, le coût estimatif primitif et le coût réel dans chacun de ces cas. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77***g*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Liste des membres du personnel technique qui ont été révoqués ou qui ont démissionné ou qui ont quitté le service de la Commission du Transcontinental depuis 1904, avec indication de la position précédemment occupée, de la date à laquelle le service a été quitté, et de la cause assignée dans chaque cas. Présentée le 7 février 1911.—*M. Ames.*

*Pas imprimée.*

**77***h*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, relativement à ces cas pour lesquels une entente a été conclue l'automne dernier entre M. Killiher et M. Gordon, quant à la quantité excessive de déblai (*over break*) dans la division de l'est du Transcontinental, quelles quantités de matériaux, de quelle classe et quelles sommes ont été retranchées des décomptes progressifs ou y ont été ajoutées; là où des mesurements devaient être faits, s'ils l'ont été, et quel a été le résultat. Présentée le 17 février 1911.—*M. Lennox*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77***i*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, en ce qui regarde les parties des travaux sur la ligne du chemin de fer National-Transcontinental où l'on s'est départi des devis primitifs,—(*a*) le coût estimatif des travaux d'après le plan original; (*b*) le coût réel ou estimatif d'après le plan modifié; (*c*) le nom de l'entrepreneur et celui de l'ingénieur résident, ainsi que les raisons alléguées par ce dernier à l'appui des changements apportées. Présentée le 24 février 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77***j*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quel sera, au 31 décembre 1910, le total de la dépense pour la construction du chemin de fer National-Transcontinental, et pour tout ce qui se rapporte à cette voie ferrée ou qui en découle; et à quelle somme on estime ce que coûteront le parachèvement et l'équipement de cette voie entre Winnipeg et Moncton. Présentée le 27 février 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**77*k*.** Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1910. Présenté le 27 février 1911, par l'honorable G. P. Graham.. .. .. .

## VOLUME N° 23—*Suite.*

sion est du Transcontinental, indiquant la dépense réelle faite au sujet de chaque item inscrit sur les listes de chacun des 21 contrats pour la construction de cette province, jusqu'à la date de la dernière estimation faite sur chaque contrat, et la quantité estimative des travaux à faire et de matériaux à fournir pour chacun de ces item, et le coût estimatif pour compléter le contrat dans chaque cas. Présentée le 10 avril 1911.—*M. Lennox*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**77***p*. Réponse à adresse du Sénat du 23 mars 1911,—Copie de l'ordre en conseil, en date du 23 juin 1910, transférant du gouvernement aux commissaires du chemin de fer Transcontinental-National, le tronçon de chemin de fer entre le pont de Québec et la cité du même nom. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*..*Pas imprimée.*

**78.** Pour approbation par la Chambre des Communes en vertu de l'article 17 de la loi du Yukon, chapitre 63 des Statuts revisés du Canada, 1906, copie d'une ordonnance décrétée par Son Excellence le Gouverneur général en conseil sous le régime des dispositions de l'article du dit chapitre 63, le neuvième jour de décembre 1909, et intitulée: "Ordonnance à l'effet de rappeler une ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière ou lager importés dans le Territoire du Yukon". Présentée le 13 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**79.** Etat en conformité de l'article 88 de la Loi des Territoires du Nord-Ouest, chapitre 62 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 16 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**80.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre lui-même et toutes autres personnes, corporations, corps municipaux ou autres corps publics et le ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet de la reconstruction et modification du pont de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qui traverse le fleuve Saint-Laurent à Lachine, Qué. Présentée le 16 janvier 1911.—*M Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**81.** Rapport du commissaire de la police fédérale, pour 1910. Présenté le 17 janvier 1911, par sir Allen Aylesworth.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**82.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Phœnix Bridge Company au sujet du paiement par la dite compagnie de la somme de $100,000 en règlement des réclamations en rapport avec son contrat. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**83.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents arrivés aux convois sur la ligne de l'Intercolonial pendant les dix mois écoulés entre le 1er avril et le 31 décembre 1908; le nombre des personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents pendant la même période; le coût de chacun de ces accidents pour réparations, propriété détruite, indemnités aux voyageurs ainsi qu'aux expéditeurs de marchandises et de bagages. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Stanfield*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**83***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents survenus aux convois de l'Intercolonial, entre le 1er avril 1909 et ce jour, avec mention de l'endroit où l'accident est arrivé, et les détails de chaque accident; le nombre de personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents; les dépenses causées par chacun de ces accidents, sous les chapitres suivants, respectivement: réparations; propriétés détruites; compensation aux voyageurs, et compensation aux expéditeurs de marchandises et de bagages. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Stanfield*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**83***b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—(*a*) Copie de toutes les données, estimations, déclarations, recommandations et rapports, se rapportant à un compte de renouvellement d'équipement de l'Intercolonial, quant à l'introduction et aux opérations de ce compte jusqu'à ce jour; (*b*) de toute la corres-

## VOLUME N° 23—*Suite.*

pondance échangée avec l'Auditeur général et d'autres personnes à ce sujet; (*c*) de toute la correspondance, recherches et enquêtes de la part de l'Auditeur général ou en son nom quant à la nécessité de ce compte, à la suffisance ou non suffisance des sommes portées à ce compte, et à l'application des dites sommes; (*d*) Les renseignements analogues au sujet du maintien du compte des rails; (*e*) Les renseignements de même nature quant au maintien du compte des ponts, et quant à l'un quelconque des autres item de l'entretien, comme aussi toute recommandation touchant l'introduction des dits comptes. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Barker*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**83***c*. Réponse à ordre du Sénat du 4 mai 1910, demandant la production de documents répondant aux questions suivantes:

1. Des soumissions ont-elles été demandées en 1908 et 1909, relativement à l'achat des traverses de chemin de fer, pour l'usage de l'Intercolonial, et les contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire?

2. Qui a eu ces contrats, et quel est le nom de chaque soumissionnaire, ainsi que le montant de chaque soumission?

3. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il, en 1908 et 1909, accordé des contrats quelconques relativement à l'achat des dites traverses et quel prix a été payé à chaque entrepreneur, et qui a eu ces contrats?

4. En 1908 et 1909, le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il demandé des soumissions pour acheter des traverses faites d'épinette blanche, grise et jaune, ainsi qu'en bouleau, frêne, peuplier, etc.

5. Qui a acheté ces traverses en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a en 1908 et 1909, et le ministère se propose-t-il de continuer ce système d'achat de ces sortes de bois?

6. Qui a acheté ces traverses en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a donné les ordres de recevoir ces sortes de traverses, qui les a reçues et estampées pour l'Intercolonial?

7. En 1909 le ministère a-t-il demandé des soumissions pour des traverses en cèdre, cyprès et pruche? Si oui, qui a eu ces contrats et ces contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire, et quelles quantités sont actuellement fournies par chaque entrepreneur?

8. Quelle quantité de dormants a été fournie jusqu'à cette date, (*a*) par les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick, (*b*) par les entrepreneurs de la Nouvelle-Ecosse et de la province de Québec, respectivement?

9. Le gouvernement, par ordre en conseil, a-t-il autorisé MM. Pottinger, Burpee ou M. Taylor, de Moncton, d'acheter des traverses en épinette de toutes sortes et dimensions, et de faire distribuer ces sortes de traverses dans le district de Québec, et notamment de la Rivière-du-Loup à l'Ile-Verte?

10. Quel prix le ministère a-t-il payé pour les traverses d'épinette, pruche, cèdre, bouleau et peuplier, etc.? Qui en est l'entrepreneur? Qui a reçu et inspecté les dites traverses?

11. Le ministère sait-il que ces dormants sont absolument impropres à être employés dans un chemin de fer, et que ces dormants sont actuellement distribués le long de l'Intercolonial pour être employés sur la voie principale?

12. Combien coûte le transport par char de traverses expédiées du Nouveau-Brunswick dans le district de Québec? Présentée le 3 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**84.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant les quantités respectives des diverses espèces de poissons de consommation ordinaire débarqués par les pêcheurs canadiens de l'Atlantique, annuellement, depuis 1870, et leur valeur annuelle respective. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Jameson.*

*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**85.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes lettres, correspondance, résolutions, mémoires, rapports et tous autres documents, en la possession du gouvernement, et non encore produits, en ce qui concerne la pêche à la loutre, au castor ou aux traîneaux à vapeur, et les opérations des chalutiers à vapeur *Wren* et *Coquette* dans les eaux du détroit de Northumberland, ou ailleurs, en Nouvelle-Ecosse. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Chisholm* (*Antigonish*).

*Pas imprimée.*

**86.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant les recettes des bureaux de poste d'Acton-Vale, Upton et Saint-Pie, comté de Bagot, province de Québec, depuis l'année 1903 jusqu'à 1910 inclusivement. Présentée le 17 janvier 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**86*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier,—Copie de toutes les instructions ou communications de la part du ministère des Travaux publics, ou de l'un quelconque de ses fonctionnaires, ou du ministre des Travaux publics à l'architecte en chef ou à tout autre architecte relativement à la préparation des plans ou à la construction d'un hôtel des postes à Parrsboro, N.-E., et de tous autres bureaux de poste ou édifices publics devant être utilisés en tout ou en partie par le ministère des Postes, et pour lesquels des crédits ont été votés durant la période écoulée entre le 1er janvier 1908 et le 31 décembre 1910. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Rhodes*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**87.** Réponse à adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copie de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement par rapport à telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 23—*Suite.*

**87*a*.** Réponse supplémentaire à adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant:—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copie de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

2. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 18 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**87*b*.** Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, du 22 avril 1910, demandant—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de tout correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le "People's Bank of Halifax" en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal

## VOLUME N° 23—*Suite.*

en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 27 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**87***c*. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, en date du 22 avril 1910, demandant:—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet:—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908.

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**87***d*. Réponse à ordre du Sénat du 9 mars 1911,—Copie du contrat intervenu entre la Banque de Montréal et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, au sujet de la situation financière et des obligations de la maison Carrier et Lainé, contrat dont copie a été passée au gouvernement lors des transactions financières intervenues entre la Banque de Montréal et le gouvernement en 1909. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .

## VOLUME N° 23—*Suite.*

que copies de toute la correspondance échangée à ce sujet entre le gouvernement, Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec et l'administrateur actuel de la même province. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**89.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et documents de quelque nature que ce soit, entre les liquidateurs de la Charing Cross Bank, ou A. W. Carpenter, ou de qui que ce soit agissant en leur nom, et tout membre du cabinet ou fonctionnaire de l'Etat, en ce qui concerne les affaires du chemin de fer Atlantic, Quebec and Western; le Québec Oriental, ou la New Canadian Company, Limited. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**90.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le nombre de postes de télégraphie sans fil possédés par le gouvernement; où ils sont situés; le coût de chacun, et le revenu qui en provient; aussi, faisant connaître si quelques-uns de ces postes sont loués, à qui ils le sont, le loyer annuel, et la durée du bail. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Armstrong*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**91.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mars 1910,—Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes qui ont été condamnées à l'amende à cause des transgressions des règlements des pêcheries dans les eaux côtières des comtés de Pictou et de Cumberland, dans la Nouvelle-Ecosse, et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, au cours des années 1907, 1908 et 1909;—aussi, liste complète des amendes imposées, des argents perçus, et des amendes ou parties d'amendes remises, s'il en est, en chaque cas. De plus, copie de toutes les instructions émises, des rapports, documents et correspondance se rattachant à cette matière. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Rhodes*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**91*a*.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont payé l'amende pour infraction aux règlements des pêcheries sur le littoral de l'Ile du Prince-Edouard depuis 1900 jusqu'à date, le montant des amendes imposées, les deniers perçus et les amendes ou parties d'amendes remises dans chaque cas. Aussi, copie de toutes instructions émises et de tous rapports, correspondance et documents s'y rapportant en quelque manière. Présentée le 6 mars 1911.—*M. Fraser*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**92.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de la liste donnant les noms de tous ceux à qui le ministère du Travail a adressé par la malle ou autrement des exemplaires de la *Gazette du Travail,* en 1910; aussi, liste des noms des correspondants qui envoient au ministère des articles sur les questions ouvrières pour servir à la *Gazette du Travail.* Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Currie (Simcoe)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**93.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance et autres papiers et documents échangés entre le gouvernement et toutes autres personne ou personnes au cours de l'an dernier au sujet du dragage de la rivière Napanee, et de toutes instructions données par le ministre à ce sujet. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Wilson (Lennox et Addington)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

**93*a*.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance, les devis, les soumissions, les arrêtés du conseil et les autres documents se rapportant à un contrat ou à des contrats donnés par le ministère des Travaux publics pour le dragage dans la baie Miramichi, N.-B., depuis la fin du dernier exercice financier. Présentée le 13 février 1911.—*M. Crocket*..*Pas imprimée.*

**93*b*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Rapport sommaire sur l'état des travaux de creusage exécutés dans la rivière des Prairies jusqu'à ce jour, faisant spécialement connaître la longueur, la profondeur et la largeur

## VOLUME N° 23—*Suite.*

du chenal creusé jusqu'à date, et le montant dépensé pour ce travail. Présentée le 22 mars 1911.—*M. Wilson (Laval)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**93***c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait l'exploration et préparé l'évaluation du coût des travaux à la Back River ou Rivières-des-Prairies, entre l'extrémité est de l'île de Montréal et le lac des Deux-Montagnes, dans la province de Québec, en vertu du projet de dragage et de creusement de la dite rivière; (2) relevé des détails des travaux et des dépenses encourues à ce jour, par rapport à cette entreprise; (3) coût estimatif des travaux qui restent à faire, et spécialement pour cette partie qui s'étend de Bord-à-Plouffe au lac des Deux-Montagnes. Présentée le 22 mars 1911.—*M. Monk.*

*Pas imprimée.*

**93***d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées au cours de la saison d'ouvrage des années de 1904 à 1910, inclusivement, à MM. Dussault et Lemieux, entrepreneurs de dragage, pour ouvrage accompli par l'*International*, drague du gouvernement louée par les dits entrepreneurs, en tant que les dites sommes peuvent être constatées. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**94.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant la date de la première nomination de tous les gardiens de phares le long du fleuve et dans le golfe Saint-Laurent entre Québec et l'océan; aussi, leurs salaires actuels, avec indication, dans chaque cas, des articles qu'ils sont tenus de fournir pour le service des phares ou signaux, et le montant de l'indemnité qui leur est accordée pour cette fourniture. Aussi, les règles ou règlements qui pourvoient à l'augmentation régulière de leur salaire. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Monk*.. ..*Pas imprimée.*

**94***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant les noms des gardiens des phares sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, depuis le 12 avril 1887, et le salaire annuel qui leur a été payé, respectivement, depuis cette même date du 12 avril 1887. Présentée le 27 février 1911.—*M. Blondin.*

*Pas imprimée.*

**95.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie d'un rapport de M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de l'établissement en Canada d'une compagnie appelée Netherlands Loan Company; copie de toutes communications échangées entre le ministère du Commerce ou tout autre ministère de l'administration et M. Preston au sujet de la question traitée dans ce rapport; copie de la correspondance entre M. Preston et toute personne ou toutes personnes en Hollande au sujet des transactions qu'une compagnie dite " Dutch Loan Company " se propose de faire en Canada; et copie de toutes correspondance ou communications de quelque autre nature que ce soit entre le gouvernement ou l'un de ses ministères et toutes autres personnes à ce sujet. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**95***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses ministères au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission. Présentée le 6 février 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**95***b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses ministères au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous

## VOLUME N° 23—*Fin.*

autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission. Présentée le 13 février 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**95***c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre quelque ministère du gouvernement et M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de la Netherlands Loan Company, depuis la date de la dernière résolution adoptée par cette Chambre à ce sujet à cette session. Aussi, copie du document officiel émis par le gouvernement concernant la haute opinion des principales compagnies de prêt, de placement en ce qui concerne les terres agricoles de l'Ouest. Présentée le 23 février 1911.—*M. Monk.*

*Pas imprimée.*

## VOLUME 24.

**95***d*. Copie du traité de commerce et navigation entre la Grande-Bretagne et le Japon, signé à Londres le 3 avril 1911.—Présentée le 20 avril 1911 par l'honorable W. S. Fielding.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**95***e*. Documents se rapportant au traité avec le Japon. Présentés le 17 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimés pour les documents parlementaires.*

**96.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, rapports, dossiers, correspondance, etc., concernant l'inscription ou la cancellation de la section 10 ¼ S.-O., township 38, rang 15, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Lake*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**96***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes demandes, correspondance et autres documents se rapportant aux sections 11, 12, 14, 22, 24, 28, 30, 32, 34 et 36, township 10, rang 22, à l'ouest du 4me méridien. Présentée le 1er février 1911.—*M. Wallace*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**96***b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le ministre de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires, et M. J. Krenzer ou son procureur, ou un monsieur Wolf, et de tous rapports des fonctionnaires du dit ministère concernant la moitié sud de la section 28, township 27, rang 18, à l'ouest du 2me méridien principal; et aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le ministère et un nommé Thomas Greenway ou son frère au sujet des dites terres, et de toute correspondance entre le ministère et ses fonctionnaires concernant les dites terres; et aussi, de tous papiers, rapports, correspondance et documents placés dans les archives du ministère depuis le 1er avril, au sujet du différend entre le dit Krenzer et le dit Greenway. Présentée le 22 février 1911.—*M. Staples*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**97.** Procès-verbaux de la conférence tenue à Washington les 9, 10, 11 et 12 janvier 1911, concernant l'application de la sentence arbitrale, rendue le 7 septembre 1910, au sujet des pêcheries côtières de l'Atlantique-nord, aux règlements existants du Canada et de Terre-Neuve. Présentés le 19 janvier 1911, par sir Allen Aylesworth.

*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

**97***a*. Copie d'un décret de l'exécutif en date du 21 janvier 1911, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, au sujet de changements dans les règlements de pêche faits en vertu de l'article 54 de la loi des Pêcheries, chapitre 45 des Statuts revisés du Canada, 1906, en conformité de la convention intervenue à la conférence tenue à Washington en janvier 1911. Aussi, copie de la dépêche de M. Boyce à lord Grey. Présentée le 25 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

**97***b*. (1) Copie de la sentence arbitrale du Tribunal de La Haye touchant les pêcheries de l'Atlantique, rendue le 7 septembre 1910.

(2) Extraits des règlements spéciaux de la province de Québec, concernant les pêcheries.

## VOLUME N° 24—*Suite.*

(3) Le protocole 30 contenant les dispositions des lois de Terre-Neuve et du Canada objectées par les autorités des Etats-Unis.

Sur motion de M. Brodeur, il est ordonné,—Que la règle soit suspendue et que les documents qui précèdent, par rapport à la sentence arbitrale du Tribunal de La Haye soient imprimés immédiatement et ne forment qu'une seule brochure avec les documents dont l'impression a été ordonnée à la séance de la Chambre du 25 janvier 1911. Présentée le 27 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.

*Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**98.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. Présentée le 20 janvier 1911.—*M. Hodgins*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**98***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie du bail passé entre le gouvernement et la Canadian Light and Power Company au sujet du canal de Beauharnois. Présentée le 20 janvier 1911.—*M. Lortie.*

*Pas imprimée.*

**98***b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat faisant connaître: (1) toutes les sommes payées par les concessionnaires du canal Beauharnois à titre de loyer ou droits à la Couronne pour les privilèges à eux cédés par le gouvernement sur le dit canal, ou payées par leurs ayants cause durant la jouissance des dits privilèges depuis la concession; (2) toutes les sommes payées ou dépensées par le gouvernement par rapport au dit canal depuis la date de la dite concession; (3) toutes les sommes maintenant dues à la Couronne par les concessionnaires ou leurs ayants cause pour l'usage du dit canal, ou à son sujet. Présentée le 7 février 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**98***c*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911.—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. Présentée le 10 février 1911.—*M. Hodgins*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**98***d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er février 1911,—Copies de tous baux, conventions et contrats conclus avec toute personne, personnes, compagnie ou corporation, concédant par bail ou autrement des pouvoirs hydrauliques sur ou le long du canal de la vallée de la Trent, et aussi, de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 9 mars 1911.—*M. Roche*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**98***e*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance concernant l'affermage ou l'aliénation du canal de Beauharnois, de tous rapports demandés par le gouvernement et fournis, au sujet de la dite aliénation, par des experts, fonctionnaires des ministères ou autres, de tous décrets du conseil concernant la dite aliénation, et de l'acte ou des actes entre la Couronne et les concessionnaires au sujet du dit affermage ou aliénation comme aussi de tous transferts de leurs droits et privilèges par les concessionnaires primitfs. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Monk*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**99.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Relevé des sommes payées par les différents ministères de l'administration, depuis le 1er janvier 1908, aux sociétés légales qui suivent, ou à l'un des membres des dites sociétés, avec mention de la nature des services professionnels rendus en chaque instance: MM. Dandurand, Hibbard et Cie, Montréal; Stewart, Cox et MvKenna, Montréal; Smith, Markay et Cie, Montréal; Hibbard, Boyer et Gosselin, Montréal. Présentée le 23 janvier 1911.—*M. Reid (Grenville)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**100.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quel a été le coût du Sénat du Canada, chaque année depuis l'année fiscale 1896, sous les chapitres suivants; nombre des sénateurs, indemnité, frais de route, impressions, personnel et dépenses casuelles. Présentée le 2 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**101.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Etat donnant les noms des consuls des Etats-Unis, ou officiers consulaires, dans le Canada; le district sur lequel s'étend l'autorité consulaire de chacun d'eux; la liste des honoraires exigés par eux pour leurs certificats d'exportations aux Etats-Unis, et le nombre d'exportations de marchandises, certifiées par eux et expédiées sous le couvert de leurs certificats au cours de l'année 1910. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Rhodes.*

*Pas imprimée.*

**102.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les entrées de douane faites à Vancouver, C.-B., pour marchandises passées franc de droit par chacune des personnes suivantes durant chacune des années de 1901 à 1910, inclusivement:—1. Robert Kelly, lui-même, ou par un agent ou un courtier en douane en son nom; 2. Kelly, Douglas et Cie, ou un agent, ou un courtier en douane en leur nom; 3. L'un des ministères, ou tous les ministères de l'administration fédérale; 4. Toute autre personne, ou maison de commerce, ou société ou courtier, à qui il a été permis de faire des entrées de cette nature à Vancouver, C.-B., durant la période précitée, en alléguant que ces marchandises étaient destinées à l'administration fédérale. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Barnard*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**102*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat faisant connaître la valeur moyenne imposable en 1896 et 1910, respectivement, (1) de chaque article ou produit énuméré dans les annexes de la loi des Douanes sur lesquels un droit *ad valorem* était exigible; (2) le taux des droits; (3) la somme sur laquelle les droits ont été payés; (4) les droits perçus chaque année, avec les totaux respectifs, dans les item (3) et (4). Présentée le 13 février 1911.—*L'honorable M. Foster.*

*Pas imprimée.*

**103.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Relevé contenant les noms, l'âge respectif, la date de nomination, et le salaire des employés de session de la Chambre des Communes. Présentée le 25 janvier 1911.—*M. Sproule.*

*Pas imprimée.*

**103*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 février 1911,—Etat indiquant les noms et domiciles de tous les employés sessionnels dans la Chambre des Communes à dater de la session qui a suivi les élections de 1893 et pendant chaque année subséquente jusqu'à la présente session inclusivement; leurs domiciles permanents; leurs salaires; leur transfert, dans chaque cas, soit à d'autres fonctions dans le personnel sessionnel, soit à un emploi permanent dans quelque ministère; les dates de chacune de ces nominations ou transferts; sur quelle recommandation chacune de ces nominations a été faite; leur révocation (s'il en est), et le motif de la révocation. Présentée le 13 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**104.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat donnant la date de l'ouverture et de la prorogation du Parlement, chaque année depuis 1896 jusqu'à 1910, et le nombre de jours pendant lesquels la Chambre et le Sénat ont siégé pendant chacune des dites années. Présentée le 27 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**105.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, requêtes et communications se rapportant en quelque manière que ce soit à l'établissement ou au maintien de la route postale entre le bureau de poste d'Athol et South-Athol, comté de Cumberland, N.-E. Présentée le 27 janvier 1911.—*M. Rhodes*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**106.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou l'un ou l'autre de ces gouvernements ou de leurs membres relativement au contrôle demandé par les dits gouvernements provinciaux concernant les terres, les forêts, les forces hydrauliques, les mines de charbon et autres mines, aussi bien que toute autre ressource naturelle actuellement comprise dans les limites respectives des dites provinces. Présentée le 27 janvier 1911.—*M. Herron.. ..Pas imprimée.*

**106***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou l'un ou l'autre d'entre eux, ou l'un de leurs membres, au sujet de l'administration à être exercée par ces gouvernements provinciaux sur les terres, les forêts, les forces hydrauliques, le charbon et les autres minéraux, ou l'une quelconque des ressources naturelles, qui se trouvent dans les limites respectives des dites provinces, non compris les terres des écoles. Présentée le 20 février 1911.—*M. Lake.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**107.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la Justice et le procureur général de la Nouvelle-Ecosse au sujet du changement projeté dans la constitution de la cour d'Amirauté pour cette province. Présentée le 30 janvier 1911.—*M. McKenzie.*

*Pas imprimée.*

**108.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de la proclamation du Gouverneur en conseil établissant une date pour l'entrée en vigueur de la loi modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903, chapitre 31 des Statuts du Canada de 1904, ainsi qu'il est édicté par l'article 2 de cette loi. Présentée le 30 janvier 1911.—*M. Lennox.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**109.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat donnant (*a*) un précis historique des négociations relatives au commerce de réciprocité qui se sont poursuivies depuis 1900 entre le gouvernement du Canada et celui de l'Australie; (*b*) aussi, copie des télégrammes officiels sur le même sujet échangés entre les deux gouvernements, ou entre leurs représentants officiels, depuis la conférence impériale de 1907. Présentée le 31 janvier 1911.—*M. Ames.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**109***a*. Correspondance officielle concernant la convention douanière entre les Etats-Unis et le Canada, 1911. Présentée le 1er février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.

*Pas imprimée.*

**109***b*. Correspondance et états se rattachant à la convention douanière entre les Etats-Unis et le Canada, 1911. Présentés le 6 février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.

*Imprimés pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**109***c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé montrant (*a*) le commerce total, (*b*) les importations et (*c*) les exportations pour chacune des années de 1846 à 1876, ces deux années comprises, entre les possessions de l'Amérique Britannique du Nord (à l'exception de Terre-Neuve) et (*a*) le Royaume-Uni, (*b*) les Etats-Unis d'Amérique et (*c*) les autres pays respectivement. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Borden.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**110.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère des Finances ou l'un de ses fonctionnaires ou l'un des membres du cabinet et toute personne ou corporation au sujet de l'incorporation de la Farmer's Bank, ou relativement à toute circonstance se rattachant à l'octroi de sa charte. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster.*

*Pas imprimée*

**110***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, ou l'un

## VOLUME N° 24—*Suite.*

quelconque des fonctionnaires du ministère des Finances et toute personne ou association au sujet de la conduite et des affaires de la Farmers' Bank depuis la date de son organisation. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster..Pas imprimée.*

**110*b*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie du rapport entier et des décisions du curateur de la Farmers' Bank, jusqu'au moment où il a été nommé, par les actionnaires, liquidateur de cette banque, et que le ministre des Finances a droit d'exiger en vertu de l'article 122 de la loi des Banques. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster*

*Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**110*c*** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, pétitions, lettres, télégrammes et autres documents ou correspondance, ainsi que de tous décrets du conseil et certificats concernant ou se rapportant à l'établissement de la Farmers' Bank of Canada et ses opérations. Présentée le 1er février 1911.—*M. Taylor (Leeds).*

*Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**111.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant le coût total jusqu'à date des quais à North-Bay, Burks-Falls et Maganawan, Ont., le nom, la date de la nomination et le salaire du gardien du quai dans chaque cas; la liste des honoraires exigés du public ou autre pour usage du quai dans chaque cas; et aussi, un état détaillé des recettes provenant de chaque quai en 1907, 1908 et 1909, avec les noms des personnes qui ont payé ces honoraires, et la raison de ces paiements. Présentée le 2 février 1911.—*M. Arthurs.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**112.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée depuis le 1er janvier 1909 avec le ministère de la Justice ou les fonctionnaires de ce ministère demandant ou appuyant une demande d'augmentation de paie pour les employés du pénitencier de New-Westminster; aussi, de tous les rapports ou recommandations à ce sujet de la part de l'un quelconque des fonctionnaires du ministère; aussi, de tous les rapports faits, durant la période indiquée, par le grand jury à New-Westminster au sujet des conditions existant au dit pénitencier. Présentée le 3 février 1911.—*M. Taylor (New-Westminster).*

*Pas imprimé*

**113.** Compte rendu de la conférence entre la délégation des cultivateurs et le premier ministre et les membres du gouvernement tenue dans la Chambre des Communes le 16 décembre 1910, ainsi que la correspondance qui a précédé cette conférence. Présenté le 6 février, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**113*a*.** Compte rendu des délibérations entre la députation des producteurs de fruits et de légumes et le premier ministre et les membres du cabinet, tenues à la Chambre des Communes le 10 février courant. Présenté le 21 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**113*b*.** Mémoire présenté par les propriétaires d'établissements de salaisons d'Ontario et de Québec, lors d'une entrevue avec les membres du cabinet, lundi, le 13 février 1911. Présenté le 21 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

**114.** Réponse à adresse du Sénat du 12 janvier 1911,—Copie de l'ordre en conseil nommant Son Honneur le juge Jetté, administrateur de la province de Québec, pendant l'absence de sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copie de toute instruction quelconque en rapport avec telle nomination. Présentée le 19 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**115.** Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Demandant la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement de l'édition anglaise et de l'édition

## VOLUME N° 24—*Suite.*

française des débats du Sénat et de la Chambre des Communes depuis l'année 1900 jusqu'à date. Présentée le 25 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

**115***a*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement:—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**115***b*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement:—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**116.** Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant le nombre des demandes de divorce et des divorces accordés par le parlement du Canada de 1894 à 1910. Présentée le 24 janvier 1911.—*L'honorable M. McSweeney.. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**117.** Réponse à une adresse du Sénat du 22 avril 1910,—Etat indiquant les dépenses encourues et la date de chacun des paiements faits par le gouvernement pour l'installation électrique dans chacune des pièces du bureau de l'immigration à Québec pendant les années 1908 et 1909. Présentée le 31 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**118.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle somme d'argent a été payée entre mai 1896 et le 31 mars 1909, par le gouvernement à M. F. H. Chrysler, C.R., pour services professionnels, et quelle somme au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910; quelle somme depuis le 31 mars 1910; si le gouverneemnt doit quelque chose actuellement à M. Chrysler, et combien il lui doit; si M. Chrysler est employé actuellement par le gouvernement, en sa qualité professionnelle, de quelles causes ou transactions il est chargé. Présentée le 6 février 1911.—*M. Blair.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**119.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Relevé faisant connaître:—

1. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada au cours des années expirées le 31 d'août 1908, 1909, 1910.

2. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada par des ports des Etats-Unis en 1908, 1909, 1910; quels sont ces ports et quelle est la quantité exportée de chaque port.

3. Combien d'élévateurs à grain se trouvent aux points terminaux de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le nom de chacun.

4. Quelle quantité de grain a été expédiée de chacun des élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William en 1908, 1909, 1910, et quel est le nom de chaque élévateur.

5. Quelle quantité de blé exportée du Canada en 1908, 1909, 1910, n'a pas été expédiée par les élévateurs à Port-Arthur et Fort-William.

6. Combien d'hommes sont employés par le gouvernement aux élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le chiffre total des gages payés à ces hommes par année. Présentée le 7 février 1911.—*M. Schaffner.*

*Imprimée pour les documents parlementaires*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**120.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-sud ont été nommées par le gouvernement, avec mention des noms, des postes confiés et des appointements. Présentée le 9 février 1911.—*M. Blain*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**120*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Etat donnant les noms et prénoms des employés permanents ou temporaires nommés à Québec depuis le 1er janvier 1905, dans le ministère des Postes, dans celui des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Travaux publics; l'âge et le lieu de résidence de ces employés au moment de leur nomination; les dates et la nature des permutations, promotions ou augmentations de salaires accordées à ces employés depuis leur nomination. Présentée le 15 février 1911.—*M. Lachance*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**120*b*.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-sud ont été nommées par le gouvernement, avec mention des noms, des postes confiés et des appointements. Présentée le 2 février 1911.—*M. Blain*.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**120*c*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat indiquant combien de nominations de personnes du comté de Wentworth ont été faites depuis 1904, les noms de ces personnes, leur emploi et le salaire ou rémunération de chacune d'elles. Présentée le 27 février 1911.—*M. Blain*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**121.** Réponse à adresse du Sénat du 24 novembre 1910.—Copie de tous ordres en conseil, de toutes décisions rendues par le conseil militaire ou par quelqu'un de ses membres et de toute correspondance quelconque au sujet de la garde et de l'escorte d'honneur demandées en août et septembre derniers à l'occasion de la visite à Québec et à Montréal de Son Eminence le cardinal Vannutelli. Présentée le 10 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**122.** Réponse à adresse du Sénat du 1er février 1911,—Copie des requêtes présentées par la chambre de commerce de Québec ou des résolutions adoptées par elle dans le cours de novembre et de décembre derniers et transmises au très honorable premier ministre de ce pays ainsi que de la correspondance échangée au sujet de ces résolutions. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**123.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, arrangements, télégrammes ou mémoires au sujet de demandes pour pouvoirs hydrauliques sur la rivière du Coude, à l'ouest de Calgary. Présentée le 13 février 1911.—*M. McCarthy*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**123*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un de ses membres, et le conseil municipal de Calgary, ou l'un de ses membres, au sujet du contrôle restrictif du débit de l'eau de la rivière du Coude au-dessus de la prise établie par la dite ville relativement à son aqueduc. Présentée le 16 février 1911.—*M. McCarthy*..*Pas imprimée.*

**124.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées par les différents ministères à la Sherwin Williams Company, pour peinture et autres marchandises au cours des années 1906, 1907, 1908, 1909 et 1910. Présentée le 14 février 1911.—*M. Bryce*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**125.** Réponse à ordre du Sénat du 18 janvier 1911,—Etat répondant aux questions suivantes:—

1. En 1884, un statut fédéral (47 Vic., ch. 78) a-t-il consacré l'existence légale de la Compagnie du pont de Québec?

2. En 1901, un autre statut fédéral (1 Ed. VII, ch. 81), n'a-t-il pas également donné le jour à une compagnie connue sous le nom de " Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec ".

3. En 1903, après avoir été pendant deux ans complètement distinctes l'une de l'autre, les deux compagnies précitées ne se fusionnèrent-elles pas l'une dans l'autre

## VOLUME N° 24—*Suite.*

pour constituer une compagnie nouvelle à laquelle un statut fédéral (3 Ed. VII, ch. 177) donna le nom de " Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec ".

4. N'est-ce pas pendant cette même année de 1903 que furent signées entre le gouvernement et la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, ces conventions qui donnèrent au gouvernement le pouvoir de se substituer à la Compagnie du pont et de parfaire à un moment donné la colossale entreprise de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec?

5. Cette substitution du gouvernement à une compagnie privée ne fut-elle pas consacrée par une législation fédérale en 1908 lors de l'adoption par le parlement du chapitre 59 de la 7-8 Edouard VII?

6. En vertu de cette dernière législation, le Gouverneur en conseil a-t-il adopté un arrêté stipulant qu'il s'emparait de la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie du pont et du chemin de fer de Québec?

7. Quand cet arrêté en conseil a-t-il été adopté?

8. De quoi se compose la totalité de l'entreprise, l'actif, les biens et les concessions de la dite compagnie dont parle la loi?

9. Est-ce qu'une partie quelconque de cette totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie a été transportée à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Commission du Transcontinental-National?

10. Quelle est la partie ainsi transportée?

11. Comprend-elle le pont ou quelques-unes des lignes des chemins de fer partant du pont et aboutissant à la cité de Québec ou à quelque endroit du parcours du chemin de fer Pacifique-Canadien au nord et du chemin du Grand-Tronc au sud du fleuve?

12. La construction du pont et des lignes de chemin de fer partant du pont, du nord et au sud du fleuve Saint-Laurent, n'est-elle pas plutôt du ressort exclusif du gouvernement qui en a gardé l'entier contrôle? Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**125***a*. Réponse à adresse du Sénat du 22 février 1911.—Copie de l'ordre en conseil en date du 17 août 1908, autorisant le transfert au gouvernement du pont de Québec et de tous les biens, franchises et privilèges alors la propriété de la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. ..*Pas imprimée.*

**126.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous papiers, rapports, évaluations, plans, documents, contrats, annonces, soumissions, offres et lettres concernant la vente et la disposition de la propriété appelée Ferme Baby, achetée par le gouvernement pour y ériger des casernes à Toronto, et récemment vendue par le gouvernement,—et plus particulièrement copie de toute correspondance, évaluations ou opinions quant à la valeur de la dite propriété et à la manière d'en disposer. Aussi, copie des annonces publiées, y compris le nombre des insertions et les noms des journaux qui les ont publiées, en la possession du ministère de la Milice ou de tout autre ministère du gouvernement. Présentée le 10 février 1911.—*M. Macdonell.*

*Pas imprimée.*

**127.** Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les départements de ministères tenus par la loi de déposer devant le parlement des rapports de leurs opérations annuelles;

2. La date fixée par la loi pour le dépôt de tels rapports;

3. La date du dépôt de tels rapports pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1910, mentionnant si c'est l'édition anglaise ou l'édition française qui a été ainsi déposée;

4. La date de la publication et de la distribution de l'édition française de tels rapports;

## VOLUME N° 24—*Suite.*

5. Les titres des rapports qui, au 15 janvier 1911, neuf mois et demi après l'exercice financier se terminant le 31 mars 1910, n'ont pas encore été publiés en français;

6. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, vingt et un mois et demi après l'exercice financier se terminant le 31 mars 1909, n'ont pas encore été publiés en français. Présentée le 16 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**128.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, les dates des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles d l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 17 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**128*a*.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, la date des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 17 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**128*b*.** Réponse supplémentaire à ordre du 23 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, la date des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés,

## VOLUME N° 24—*Suite.*

et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les mandats payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**129.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 janvier 1910.—Etat indiquant en ce qui concerne la construction de salles d'exercices, ou de salles d'armes et la location de sites pour camps d'instruction, en combien de cas, et lesquels, des municipalités, des régiments ou des particuliers ont contribué à leur coût, depuis 1904, soit par voie de concession, de sites ou d'argent, et jusqu'à quel montant. Présentée le 20 février 1911.—*M. Worthington*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**130.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance avec le ministère de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires au sujet des scrips pour métis, numéros A 8931 et A 9970, émis en faveur de Joseph William Malbœuf, et de tous documents se rapportant en quelque manière aux dits scrips. Présentée le 20 février 1911.—*M. Martin (Régina)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**130***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, rapports, lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le très révérend George Holmes, D.D., du Petit-lac-de-l'Esclave, ou en son nom, et le ministre de l'Intérieur, ou quelque fonctionnaire ou employé temporaire du gouvernement, au sujet de l'émission ou de demande de scrip en faveur de métis. Présentée le 22 février 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**131.** Réponse à ordre du Sénat du 9 février 1911.—Etat indiquant l'importation des Etats-Unis, par le Canada, durant l'année 1910, des produits suivants:—

1. Bœuf et bétail sur pied. 2. Moutons. 3. Volailles. 4. Jambons. 5. Porcs. 6. Bacon. 7. Farine. 8. Blé. 9. Orge.

Ainsi que la valeur de ces deux articles.

Indiquant aussi l'importation correspondante de ces produits, du Canada aux Etats-Unis, avec leur valeur comparée. Présentée le 22 février 1911.—*L'honorable M. Macdonald (C.-B.)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

**131***a*. Réponse à ordre du Sénat du 10 février 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes pour chacune des cinq dernières années écoulées, avec en outre une colonne additionnelle contenant la moyenne d'icelles:—

I. La quantité et la valeur de chacun des produits suivants:—

1. Animaux vivants. 2. Porcs et bacon. 3. Pommes de terre. 4. Œufs. 5. Beurre. 6. Fromage. 7. Sucre d'érable. 8. Fruits. 9. Produits maraîchers. 10. Foin. 11. Blé. 12. Farine. 13. Avoine. 14. Autres produits naturels 15. Instruments aratoires.

De provenance canadienne, exportés:— (*a*) Aux Etats-Unis. (*b*) Sur le marché anglais. (*c*) Aux autres pays.

II. La quantité et la valeur des mêmes articles ci-dessus énumérés, avec en outre le montant des droits perçus sur chacun d'eux, importés dans le pays pour la consommation et venant:—(*a*) Des Etats-Unis. (*b*) Des Iles Britanniques. (*c*) Des autres pays. Présentée le 14 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**132.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le ministère de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires et toutes autres personnes concernant le bois situé sur le homestead de Fanny Louise Irwin, dans le district de Chilliwack, C.-B., et de toutes instructions données à des avocats d'émettre un bref en cour d'échiquier pour l'annulation des droits de coupe non réservés dans la concession de ce homestead par la Couronne. Présentée le 20 février 1911.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**133.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Relevé faisant connaître la superficie totale (en acres) des terres des écoles vendues dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan au cours de chacune des années 1906, 1907 et 1908, avec le prix moyen des ventes; aussi, un relevé des ventes de ces terres dans chacune de ces provinces depuis le 1er janvier 1909 à ce jour, avec mention de l'endroit et de la date des dites ventes; la description de la terre vendue, la mise à prix, et le prix réalisé; la superficie du terrain, dans chaque township, où se trouvent ces terres des écoles, qui était en culture au moment où il a été décidé de vendre les terres des écoles qui s'y trouvaient. Présentée le 20 février 1911.—*M. McCarthy.. ..Pas imprimée.*

**134.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 décembre 1909,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, documents, pétitions, rapports et correspondance au sujet de la nomination par le gouvernement d'un peseur à Montréal. Présentée le 20 février 1911.—*M. Armstrong.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**135.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 février 1910,—Relevé donnant le nombre de personnes à l'emploi de chaque ministère de l'administration publique, au cours de l'année 1909, aux chapitres suivants:—(*a*) Fonctionnaires civils à Ottawa; (*b*) fonctionnaires civils en dehors d'Ottawa; (*c*) en emploi défini et régulier, mais non compris dans la loi du Service Civil, en les classifiant par groupes distincts quant au service; (*d*) ceux qui ont été employés temporairement ou d'une manière intermittente, avec mention de l'ouvrage distinct de chaque groupe. Aussi, la somme totale payée pour chacune des classes susdites. Présentée le 20 février 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**136.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque année de la période durant laquelle le steamer *Minto* a été employé au service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M. Stanfield.. .. ..Pas imprimée.*

**136*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Earl Grey* a fait le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quel a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M. Stanfield.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**136*b*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Stanley* a été employé pour le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré au steamer à Pictou, et le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M .Stanfield.. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**137.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie de la dernière annonce demandant des soumissions, et des devis et du contrat ou contrat projeté pour la construction du pont de Québec. Présentée le 21 février 1911.—*M. Lennox. Pas imprimée.*

**137*a*.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—

1. Copie du contrat entre la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec et M. P. Davis, en date du 27 juillet 1903, pourvoyant à la construction des lignes ferrées reliant le pont de Québec à la cité de Québec et à certains autres chemins de fer, de la

## VOLUME N° 24—*Suite.*

soumission sur laquelle est basé le contrat, et du coût estimatif, à l'époque du contrat, basé sur les séries de quantités et de prix;

2. Copie de l'arrangement transférant cette entreprise au gouvernement, de toute correspondance et documents s'y rapportant, et de l'arrêté du conseil du 16 février 1909, transférant l'entreprise aux commissaires du Transcontinental.

3. Et l'indication du nombre de milles des lignes de chemin de fer comprises dans ce contrat.

4. Etat indiquant les sommes payées à compte par la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et les raisons de ces paiements.

5. Les sommes dues ou réclamées par l'entrepreneur pour travaux exécutés ou matériaux fournis jusqu'à l'époque de la prise de possession de l'entreprise par le gouvernement et la date de la prise de possession; le montant payé par le gouvernement ou promis par lui à la compagnie ou à ses membres; le montant estimatif nécessaire à l'époque pour terminer les travaux; le montant payé depuis lors par le gouvernement ou les commissaires, et le montant estimatif restant encore à payer.

6. Avec indication des raisons pour lesquelles l'entreprise a été retirée des mains de la susdite compagnie et transférée aux commissaires;

7. Aussi, toutes autres sommes payées, allouées ou dont on s'est porté garant, pour le compte de cette compagnie ou de ses membres, et le compte pour lequel le paiement a été fait ou l'obligation entreprise. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Lennox..Pas imprimée*

**137*b*.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1911,—Copie du décret du conseil nommant des ingénieurs chargés de préparer et choisir les plans et devis, et de surveiller la construction du pont de Québec; de toutes les instructions, correspondance, notes écrites et documents en rapport avec ces nominations, y compris celles des deux ingénieurs additionnels; avec, en sus, copie de tous les décrets du conseil subséquents, et de toutes instructions, correspondance, etc., se rapportant au refus de la part de l'un quelconque des ingénieurs de se charger de la mission offerte, ou de continuer à remplir ses fonctions, comme aussi à la démission de l'un ou l'autre d'entre eux, et de la substitution d'autres ingénieurs. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Lennox.*
*Pas imprimée.*

**137*c*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère du Travail et diverses organisations ouvrières ou leurs officiers au sujet du pont de Québec. Présentée le 20 avril 1911. — *M. Ames.. .. .. .

## VOLUME N° 24—*Suite.*

2. Des demandes faites par d'autres personnes à cette époque, pour l'achat ou le loyer de la propriété en question;

3. De la vente consentie par le présent gouvernement, vers 1897, de la même propriété au même Georges Tanguay. Présentée le 21 février 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

**141.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat indiquant de quelle manière le gouvernement a disposé, l'an dernier, des terres publiques, des concessions forestières, des gisements de minéraux, des pouvoirs hydrauliques, et des droits de pêche. Présentée le 22 février 1911.—*M. Sharpe (Lisgar).. ..Pas imprimée.*

**141***a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat indiquant de quelle manière le gouvernement a disposé, l'an dernier, des terres publiques, des concessions forestières, des gisements de minéraux, des pouvoirs hydrauliques, et des droits de pêche. Présentée le 19 mai 1911.—*M. Sharpe (Lisgar).* *Pas imprimée.*

**142.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître quelles concessions ont été faites au Canada par des possessions britanniques dont les produits peuvent être importés en ce pays aux termes du tarif préférentiel. Présentée le 23 février 1911.—*M. Ames.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**143.** Décret du conseil, correspondance, etc., relativement à une résolution de l'assemblée législative de la province de la Saskatchewan, à l'effet qu'il est désirable que le parlement du Canada crée, à même le domaine public renfermé dans les limites de la province, une subvention adéquate en terres pour l'université de Saskatchewan. Présentés le 23 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**144.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat indiquant: (1) tous les octrois, baux, licences et concessions, actuellement en vigueur, donnés à des particuliers ou à des corporations pour des pouvoirs ou privilèges hydrauliques dans la rivière Winnipeg; (2) les noms et descriptions des sites de ces pouvoirs hydrauliques; (3) les termes et conditions d'occupation; (4) les dates auxquelles ces pouvoirs et privilèges ont été accordés respectivement; (5) ce que l'on entend par déchéance; (6) quels octrois, baux ou licences sont tombés en déchéance; (7) les règles et règlements généraux, s'il en est, qui gouvernent la concession et la jouissance des pouvoirs hydrauliques dans cette rivière; (8) la somme de développement effectuée par les concessionnaires ou les locataires respectivement; (9) quelle suprématie est réclamée par le gouvernement fédéral sur les eaux de la rivière, son lit et ses rives. Présentée le 24 février 1911.—*M. Haggart (Winnipeg).. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**145.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat indiquant (*a*) le nombre total d'accidents survenus sur les voies ferrées du Canada depuis le 1er avril 1909 jusqu'à date; (*b*) le nombre d'accidents qui se sont terminés fatalement; (*c*) le nombre d'accidents sur chaque voie ferrée; (*d*) leurs causes; (*e*) le nombre d'accidents terminés fatalement ou autrement sur les travaux de construction du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que leurs causes. Présentée le 24 février 1911.—*M. Smith (Nanaïmo).. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**146.** Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. J. B. Laliberté, de Québec, marchand, par chacun des différends ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**147.** Réponse à ordre du Sénat, du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Daily Telegraph*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.—Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**148.** Réponse à ordre du Sénat, du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Louis Letourneau, de Québec, ou à la Quebec Preserving Company, par chacun des différends ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

*Pas imprimée.*

**149.** Réponse à ordre du Sénat, du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896, jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à MM. Samson et Filion, de Québec, marchands, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

**150.** Réponse à ordre du Sénat, du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. C. E. Taschereau, de Québec, notaire, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. ..Pas imprimée.*

**151.** Réponse à ordre du Sénat, du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Georges Tanguay, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.—Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**152.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie des rapports des curateurs dans le cas de toutes les banques pour lesquelles des curateurs ont été nommés. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster—Pas imprimée.*

**152*a*.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie des rapports des curateurs dans le cas de toutes les banques pour lesquelles des curateurs ont été nommés. Présentée le 2 mai 1911.—*L'honorable M. Foster.*

*Pas imprimée.*

**153.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie des règlements et règles de l'Association des Banquiers Canadiens, tels qu'approuvés par le conseil du Trésor, et qui sont en vigueur maintenant. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. .. .. .. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

**154.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été la somme totale dépensée, relativement à l'édifice Seybold, pour changements et réparations ou pour l'installation d'ascenseurs, appareil de chauffage et autre installations, par le gouvernement, au cours de la durée du présent bail, comme aussi au cours du bail antérieur alors que l'édifice a été occupé pour les fins du recensement. Les détails des dépenses et les noms des personnes à qui les diverses sommes ont été payées). Présentée le 6 mars 1911.—*M. Goodeve.*

*Pas imprimée.*

**155.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de toutes demandes, faites durant le dernier semestre par des employés des houillères North Atlantic pour un bureau de conciliation, et de toutes lettres, télégrammes, documents, relevés et autres papiers et documents à ce sujet ou s'y rapportant en quelque manière, y compris toute correspondance reçue par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministères des susdites houillères North Atlantic ou de personnes y employées, sur le même sujet. Présentée le 27 février 1911.—*M. Maddin.. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**156.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées pour provisions, fournitures, réparations, travaux ou autres services durant l'exercice clos le 31 mars 1910, aux maisons suivantes à Kingston: Elliott, Brothers; McKelvey & Birch; C. Livingstone & Bros.; R. Crawford; James Redden & Co.; R. Carson; et James Crawford. Présentée le 27 février 1911.—*M. Edwards.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..Pas imprimée.*

**157.** Décrets du conseil, correspondance, etc., au sujet de toute proposition ou projet de loi concernant la construction de barrages, ou autres ouvrages analogues en travers du fleuve Saint-Laurent, ou en une partie quelconque de ce fleuve, à ou près le Long-Sault,

## VOLUME N° 24—*Suite.*

ou dans les environs de cet endroit. Présentés le 27 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Imprimés pour les documents parlementaires.*

**157***a*. Réponse partielle à adresse de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Copie de toute correspondance, mémoires, notes, rapports, mémoranda, plans, décrets du conseil, traités, conventions, ententes, documents de toutes sortes, concernant toute proposition ou bill à l'effet d'ériger des barrages ou autres travaux analogues à travers le Saint-Laurent, ou dans une partie du dit fleuve, à ou près le Long-Sault, ou dans les environs, y compris toutes les lois de l'état de New-York et des Etats-Unis d'Amérique, se rapportant à ce sujet, et tous les projets de loi actuellement devant le Congrès des Etats-Unis au sujet de cette même question, et toute procédure ou décision relative à ces lois et projets de loi. Présentée le 9 mars 1911.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

**158.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Etat indiquant quels sont les noms des personnes qui ont reçu des primes de pêche, et quel montant a été reçu par chacune à chacun des ports suivants: Bauline, Petite-Lorraine, Main-à-Dieu et Scatarie, tous dans le comté de Cap-Breton, N.-E. Présentée le 28 février 1911. —*M. Maddin*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**158***a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1911,—Liste des noms de toutes les personnes, dans le Nouveau-Brunswick, qui ont reçu des primes de pêche pendant l'année expirée le 31 mars 1911, et le montant reçu par chacune d'elles. Présentée le 2 mai 1911.—*M. Daniel*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**159.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 janvier 1911,—Copie de tous les rapports, correspondance et documents, non déjà produits, y compris le rapport du relevé fait en 1909 dans le havre de Cap John et la baie de Tatamagouche, dans les comtés de Pictou et de Colchester, N.-E., relativement à la route des steamers d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et à la recommandation de modifier la dite route et d'augmenter le nombre des voyages quotidiens de ces steamers d'hiver; aussi, copie de tous documents analogues, non déjà produits, relativement à la route des steamers d'été de la malle entre Charlottetown et la terre ferme, et à la proposition de modifier cette route et d'augmenter le nombre de voyages quotidiens, ainsi qu'à la recommandation de raccorder cette route avec un point sur l'Intercolonial; aussi, copie de tous documents analogues, s'il en est, se rapportant à la recommandation d'une route entre le cap Traverse, Ile-du-Prince-Edouard, et le cap Tourmente, sur la terre ferme, comme propre au service des steamers d'hiver et d'été; aussi, copie de tous les rapports, documents et correspondance touchant les améliorations à apporter à la navigation dans le havre de Charlottetown et à son entrée, ainsi que dans la baie et le havre de Tatamagouche. Présentée le 6 mars 1911.—*M. Warburton*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**160.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de toute correspondance, recommandations, décrets du conseil ou autres documents concernant le cas de R. E. Curran, courrier sur chemin de fer, qui a été mortellement blessé dans un accident à Owen-Sound le 29 mai 1908, et au sujet duquel une demande a été faite pour une indemnité ou une gratuité à ses héritiers ou à sa famille. Présentée le 7 mars 1911.—*M. Macdonell*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**161.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous décrets du conseil, rapports, correspondance, documents et papiers, concernant la destitution du sous-percepteur de douane à Mahone-Bay, N.-E. Présentée le 13 mars 1911.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**162.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Etat faisant connaître (1) La nature de la subvention accordée à la Vancouver Dry Dock Company; et (2) Si la subvention est sous forme de paiement d'intérêt ou sous forme de garantie. Présentée le 13 mars 1911.—*M. Barnard*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**163.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1911,—Copie de tous papiers, rapports d'évaluateurs, lettres et correspondances concernant l'évaluation et la déclaration en douane le 20 octobre 1909, du navire *Wanda* qui est la propriété du nommé William R. Travers, de Toronto. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**164.** Etat des affaires de la British Canadian Loan & Investment Company (Limited) au 31 décembre 1910. Aussi, liste des actionnaires au 31 décembre 1910, aux termes du chapitre 37, 39 Victoria. Présenté (au Sénat) le 14 mars 1911, par l'Orateur.

*Pas imprimé.*

**165.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de gardes-pêche ont, au cours de l'année dernière, été nommés en rapport avec le service des pêcheries d'Ontario.

2. Quels sont leur noms, leur rang et l'étendue du territoire dont la surveillance est confiée à chacun d'eux.

3. Quel est le salaire de chacun d'eux. Quelle est la durée de ces emplois.

4. S'il y a des instances (et en ce cas combien d'instances) où leurs fonctions ne sont qu'une des fonctions remplies par des fonctionnaires analogues nommés par la législature d'Ontario.

5. Quelques mesures ont-elles été prises (et en ce cas quelles mesures) en vue de prévenir une telle ampliation de service.

6. Quel a été le revenu total dérivé, au cours des années 1909 et 1910, des pêcheries de la province d'Ontario, et quelle a été la dépense totale.

7. Quelle sera la dépense totale pour l'année 1911.

8. Si l'on a adopté une méthode définie quant à la nomination des préposés à ce service, en ce qui regarde l'aptitude; et s'il en est ainsi, quel est le mode suivi. Présentée le 17 mars 1911.—*M. Porter*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**165*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 février 1911,—Relevé faisant connaître combien de gardiens des pêcheries ont été nommés dans le comté de Victoria, N.-E., entre juillet et décembre des années 1906 à 1910; quels sont leurs noms, et pendant combien de temps chacun d'eux a fait le service; quel était le salaire de chacun d'eux. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Maddin*.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**166.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Postes et quelques-uns de ses fonctionnaires ou autres personnes au sujet d'une allocation pour le transport des facteurs sur le réseau des tramways à New-Westminster. Présentée le 17 mars 1911.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**167.** Réponse à ordre du Sénat, du 23 février 1911,—Copie de tous les documents se rapportant au cas de choléra signalé en novembre dernier chez le Russe, Saïd Godlieb, à la mise en quarantaine de celui-ci et à sa détention jusqu'à ce jour sur la Grosse-Ile, avec un historique de la maladie, jour par jour jusqu'à date. Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**168.** Réponse à adresse du Sénat, du 17 janvier 1911,—Nombre de demandes de divorce et des divorces accordés par le parlement du Canada, de 1894 à 1910, y compris le nombre des divorces accordés par les cours de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; aussi, la population de chacune de ces provinces d'après le recensement de 1901; et la population totale d'Ontario, de Québec, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, d'après le recensement de 1901.—Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Power*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**169.** Réponse à ordre du Sénat du 17 février 1911,—Correspondance échangée, du rapport fait par le capitaine et du loch tenu par lui, en ce qui concerne le voyage que vient de faire

## VOLUME N° 24—*Suite.*

le *Montcalm*, dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à l'île d'Anticosti, à la baie des Sept-Iles, etc. Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

**170.** Réponse à ordre du Sénat, du 10 mars 1911,—Etat indiquant:—

1. Quels sont parmi les juges de la cour Supérieure de la province de Québec ceux dont le lieu de résidence a été fixé dans la commission qui les nommait et quel est pour chacun de ces juges l'endroit ainsi indiqué.

2. Quels sont les juges dont le lieu de résidence a été fixé ou changé par ordre en conseil et quel est pour chacun de ces juges l'endroit maintenant assigné pour sa résidence.

3. Quels sont les juges dont le lieu de résidence n'a jamais été fixé ni dans la commission qui les nommait ni par aucun ordre en conseil ultérieur et quel est le district judiciaire pour lequel chacun d'eux a été nommé. Présentée le 21 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**171.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Copie de toutes annonces, lettres, contrats, rapports d'inspecteurs et correspondance concernant les routes postales de Trout-Creek à Loring et de Powassan à Nipissingue ou Restoule. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Arthur*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**172.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Etat indiquant quels ministres ont voyagé à l'étranger en 1908, 1909 et 1910 pour affaires publiques, et la nature de ces affaires; les dépenses de chacun d'eux alors qu'ils s'occupaient des dites affaires; aussi, les noms des personnes, s'il en est, qui accompagnaient chacun des dits ministres, et dont les dépenses ont été payées par le gouvernement; et le montant des dépenses de chacune de ces personnes. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**173.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été, au cours des années 1909 et 1910, la valeur respective, par province, des produits suivants:—(*a*) Produits agricoles de toutes sortes, y compris les produits des champs de toutes sortes, les fruits, les légumes, le bétail, etc., les produits de la laiterie, etc.; (*b*) bois de toutes sortes; (*c*)minéraux de toutes sortes; (*d*) poissons de toutes sortes; (*e*) produits manufacturés de toutes sortes. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Macdonald*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**174.** Rapport de la Commission des Pêcheries du Manitoba, 1910-11. Présenté le 24 mars 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**175.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat faisant connaître quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le dernier exercice pour frais de voiture et de tramway dans la cité d'Ottawa pour les personnes suivantes, quels sont les noms de ces personnes et le montant soldé dans chaque cas: ministres de la Couronne; orateurs du Sénat et des Communes; employés civils de tous grades depuis sous-ministres en descendant; et toutes autres personnes employées en quelque manière par le gouvernement. Présentée le 27 mars 1911.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**175*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le dernier exercice pour frais de voyage des personnes suivantes, et les noms de ces personnes et le chiffre des dépenses dans chaque cas sous les chapitres suivants: chemins de fer, steamers et autres voies de transport; wagons privés; wagons Pullman; pourboires aux serviteurs; repas et frais d'hôtel pour ministres de la Couronne, employés civils de tous grades, agents d'immigration, et autres personnes employées par le gouvernement pour quelque travail spécial ou autre. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Taylor (Leeds).*

*Pas imprimée.*

**175*b*.** Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le

## VOLUME N° 24—*Suite.*

dernier exercice pour frais de voyage des personnes suivantes, et les noms de ces personnes et le chiffre des dépenses dans chaque cas sous les chapitres suivants: chemins de fer, steamers et autres voies de transport; wagons privés; wagons Pullman; pourboires aux serviteurs; repas et frais d'hôtel pour ministres de la Couronne, employés civils de tous grades, agents d'immigration, et autres personnes employées par le gouvernement pour quelque travail spécial ou autre. Présentée le 20 juillet 1911.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**176.** Documents se rapportant à l'organisation d'un secrétariat, savoir:—

1. Dépêches aux gouverneurs des colonies autonomes au sujet de la réorganisation du Bureau coloonial.

2. Mémorandum touchant la visite à l'Australie, la Nouvelle-Zélande, et Fidji, en 1909, par sir Charles Lucas, K.C.M.G., C.-B., assistant sous-secrétaire d'Etat pour les colonies.

3. Rapport du département des Dominions du Bureau colonial, pour l'année 1909-1910.

4. Conférence impériale au sujet des droits d'auteur, 1910. Mémoire des procès-verbaux.

5. Correspondance ultérieure au sujet de la Conférence impériale.

6. Correspondance au sujet de la Conférence impérialefi 1911. Présentés le 28 mars 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimés.*

**177.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de la requête faite par l'Association de boitte de Glace-Bay, N.-E., ou en son nom, demandant une allocation en rapport avec l'établissement frigorifique pour l'emmagasinage de la boitte, à Glace-Bay, N.-E.; aussi, de toute correspondance échangée entre la dite association, ou toute personne agissant en son nom, et le gouvernement, l'un des ministères de l'administration, ou toute personne au nom du gouvernement, ou de l'un de ses ministères. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Maddin*.. .. .. .... .. .. ..*Pas imprimée.*

**177*a*.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance concernant la construction de réfrigérateurs de boitte à Louisbourg et Lingan, dans Cap-Breton sud. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Mackenzie.*

*Pas imprimée.*

**178.** Réponse à ordre du Sénat du 8 mars 1911,—Copie de la plainte formulée par le commandant du 61me régiment contre le commandant du 7me district militaire, de la réponse de ce dernier et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre les autorités d'Ottawa et celles de Québec et de Montréal, et aussi une copie du rapport de l'inspecteur général à ce sujet. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*..*Pas imprimée.*

**179.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 mars 1911,—Relevé faisant connaître quel a été, à Londres, Angleterre, pendant les derniers cinq ans, le prix moyen du beurre et des œufs comparé au prix dans les provinces de l'est; à Montréal, à Toronto, à Minnéapolis, à Chicago, à Détroit, à Buffalo, à Boston, et à New-York. Présentée le 30 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**179*a*** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1911,—Etat indiquant la quantité et la valeur des denrées ou provisions suivantes importées en Canada au cours des six mois terminés le 1er mars 1911, savoir: beurre, œufs, volailles, viandes réfrigérées ou gelées, bacon, graisse, pommes, légumes, blé, orge, bestiaux, chevaux et pommes de terre, les pays d'où sont venues ces exportations, et le total des droits perçus. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Middlebro*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**179*b*.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1911,—Etat indiquant la quantité et la valeur des denrées ou provisions suivantes importées en Canada au cours des six mois terminés le 1er mars 1911, savoir: beurre, œufs, volailles, viandes réfrigérées ou gelées, bacon, grisse, pommes, légumes,

## VOLUME N° 24—*Suite.*

blé, orge, bestiaux, chevaux et pommes de terre, les pays d'où sont venues ces importations, et le total des droits perçus. Présentée le 8 mai 1911.—*M. Middlebro.*

*Pas imprimée.*

**180.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le total des sommes payées par le gouvernement à l'Eclipse Manufacturing Company, Limited, pour l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite de soumissions demandées; le total des sommes payées par le gouvernement à l'Office Specialty Manufacturing Company au cours de l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite d'une demande de soumissions; le total des sommes payées à MM. Ahearn & Soper au cours de l'année 1909-10, et la manière dont les contrats ont été accordés. Présentée le 3 avril 1911.—*M. Sharpe (Lisgar)*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**181.** Réponse à ordre du Sénat, du 22 février 1911,—Copie de tous ordres en conseil et de tous décrets émanés du ministre de l'Intérieur, donnant de temps à autre au commissaire des Territoires du Nord-Ouest, depuis sa nomination comme tel, les instructions qu'il doit suivre dans l'exercice de ses pouvoirs exécutifs en ce qui concerne le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**182.** Réponse à ordre du Sénat, du 16 mars 1911,—Copie de toute la correspondance relative à l'échouement en août 1910, du navire *Manchester Engineer* près du détroit de Belle-Ile et de l'enquête tenue à ce sujet à Québec dans le mois de septembre ou d'octobre dernier. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**183.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 février 1911,—Copie de toutes communications, télégrammes, lettres, pétitions ou plans reçus depuis janvier 1909, concernant le champ de tir à la cible à Bear-River, N.-E.

2. De qui ils ont été reçus, et à quelles dates respectives. Présentée le 5 avril 1911. —*M. Jameson*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**184.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé des sommes totales dépensées annuellement, depuis 1880, dans chaque province, par le ministère des Travaux publics, au chapitre de "Havres, rivières", y compris le total de la dite dépense pour tout le Canada; aussi, préparation par le même ministère et dépôt sur la table de cette Chambre d'une carte pour chaque province, montrant les endroits où se trouvent tous les quais, toutes les jetées, les brise-lames, etc., construits ou achetés par le gouvernement fédéral, et qui appartiennent maintenant au Canada. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Ames*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**185.** Réponse à ordre du Sénat, du 22 février 1911,—Demandant—

1. Copie des documents relatifs à la nomination de Martin Dickie au commandement du 76me régiment des comtés de Colchester et de Hants.

2. Copie des documents relatifs à la recommandation du major J. L. Barnhill, par le lieutenant-général Drury et autres, au commandement du dit régiment.

3. Copie de tous documents se rapportant de quelque manière que ce soit aux raisons ou causes pour lesquelles le dit major Barnhill, l'officier senior du dit régiment, n'aurait pas dû être nommé au commandement de ce régiment.

4. Copie de toute correspondance et autres papiers et documents relatifs à la récente réorganisation du 78me régiment de Highlanders de Colchester, Hants et Pictou. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Lougheed*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**186.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 mars 1911,—Etat indiquant le nombre de milles de voies ferrées que le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et autres compagnies canadiennes de chemins de fer possèdent, contrôlent dans les Etats-Unis. Aussi, le nombre de milles que des corporations de chemins de fer des Etats-Unis possèdent, contrôlent ou exploitent en Canada. Présentée le 10 avril 1911.—*M. Rutan*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

## VOLUME N° 24—*Suite.*

**187.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance, déclarations, télégrammes, listes d'abonnés à servir par la malle, et autres documents se rapportant à la demande de l'octroi des privilèges postaux statutaires à un journal publié à New-Glasgow, N.-E., appelé *The Guysboro Times.* Présentée le 10 avril 1911.—*M. Sinclair*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**188.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents en la possession du gouvernement et non encore soumis à la Chambre concernant l'étude d'un tracé pour un tunnel sous le détroit de Northumberland entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et la construction du dit tunnel. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Richards.* *Pas imprimée.*

**189.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous actes, règlements, documents, papiers et renseignements de toute autre nature indiquant ou faisant connaître le système ou la méthode suivie pour la confection du recensement dans le Royaume-Uni, les possessions britanniques et les pays étrangers, respectivement, et indiquant en quoi le système ou la méthode suivi dans les susdits pays diffère de celui ou celle que l'on se propose d'adopter pour le prochain recensement en Canada. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Borden*.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**189***a*. Tableaux et formules, etc., à employer dans le recensement qui devra être fait au cours de l'année 1911. Présentés le 21 avril 1911, par l'honorable S. A. Fisher. *Pas imprimés.*

**189***b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous actes, règlements, documents, papiers et renseignements de toute nature indiquant ou faisant connaître le système ou la méthode suivi pour la confection du recensement dans les Etats-Unis, les possessions britanniques et les pays étrangers, respectivement, et indiquant en quoi le système ou la méthode suivi dans les susdits pays diffère de celui ou celle que l'on se propose d'adopter pour le prochain recensement en Canada. Présentée le 10 mai 1911. –*M. Borden*.. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**190.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Etat faisant connaître le nombre d'employés attachés au Bureau de l'Imprimerie en 1896;

Les noms des susdits employés qui ont été destitués entre 1896 et 1911, avec la date et la cause de la destitution dans chaque cas;

Les noms des susdits employés qui ont démissionnés ou sont décédés entre les années susdites, avec la date de la démission et du décès dans chaque cas; et

Les noms des personnes nommées à des positions au Bureau de l'Imprimerie entre 1896 et 1911, avec la date de la nomination dans chaque cas. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Edwards*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**191.** Réponse à adresse du Sénat, du 17 janvier 1911,—Copie des arrangements conclus par le gouvernement avec le ci-devant propriétaire de la ferme Stadacona à Saint-Félix du Cap-Rouge, au sujet de l'acquisition de cette ferme et de son exploitation à l'avenir comme ferme expérimentale, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce double sujet. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**192.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 mars 1911,—Copie de toute correspondance, contrats, cessions et autres documents concernant ce qu'on est convenu d'appeler la " Concession d'irrigation " de Percy Aylwin à ce dernier accordée en vertu d'un décret du conseil en date du 1er septembre 1908. Présentée le 8 mai 1911.—*M. Campbell*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**193.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et documents, pièces justificatives et listes de paie, indiquant les noms de toutes personnes qui ont fourni des matériaux ou qui ont tra-

## VOLUME N° 24—*Suite.*

vaillé, et les prix et taux de gages et les sommes payées à chacune, en ce qui concerne la construction d'un quai à Deep-Brook, N.-E. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Jameson.* *Pas imprimée.*

**194.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance concernant l'emplacement du parlement, dans la cité de Winnipeg, pour la province du Manitoba, y compris les réserves faites dans les concessions de la Couronne à la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les réserves faites et le but pour lequel elles ont été faites; aussi, copie du décret du conseil du Canada en date du 23 janvier 1872, et de tous décrets du conseil et correspondance subséquents concernant le site pour les fins des autorités provinciales et fédérales. Présentée le 1er mai 1911.—*M. Haggart (Winnipeg)*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**194*a*.** Rapport supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance concernant l'emplacement du parlement, dans la cité de Winnipeg, pour la province du Manitoba, y compris les réserves faites dans les concessions de la Couronne à la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les réserves faites et le but pour lequel elles ont été faites; aussi, copie du décret du conseil du Canada en date du 23 janvier 1872, et de tous décrets du conseil et correspondance subséquents concernant le site pour les fins des autorités provinciales et fédérales. Présenté le 20 juillet 1911.—*M. Haggart (Winnipeg).* *Pas imprimé.*

**195.** Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous décrets du conseil, règlements et règles des divers ministères de l'administration concernant la participation des fonctionnaires civils aux affaires civiques ou municipales, et notamment leur incapacité de faire partie des conseils civiques ou municipaux, et de toute correspondance, tous documents depuis le 1er janvier 1900 touchant la mise en vigueur des dits décrets du conseil, règlements et règles. Aussi, une liste de tous les employés du gouvernement qui ont été élus ou qui ont fait partie de conseils de ville ou de municipalité durant la période écoulée entre le 1er janvier 1900 et l'époque actuelle, y compris tous ceux qui font actuellement partie de ces conseils, et ceux qui ont été empêchés par le gouvernement de remplir de telles fonctions. Présentée le 1er mai.—*M. Borden*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**195*a*.** Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous décrets du conseil, règlements et règles des divers ministères de l'administration concernant la participation des fonctionnaires civils aux affaires civiques ou municipales, et notamment leur incapacité de faire partie des conseils civiques ou municipaux, et de toute correspondance, tous documents depuis le 1er janvier 1900 touchant la mise en vigueur des dits décrets du conseil, règlements et règles. Aussi une liste de tous les employés du gouvernement qui ont été élus ou qui ont fait partie de conseils de ville ou de municipalités durant la période écoulée entre le 1er janvier 1900 et l'époque actuelle, y compris tous ceux qui font actuellement partie de ces conseils, et ceux qui ont été empêchés par le gouvernement de remplir telles fonctions. Présentée le 3 mai 1911.—*M. Borden*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**196.** Réponse à adresse à Son Excellence le gouverneur général du 3 avril 1911,—Copie de tous décrets du conseil, mémoires, papiers et documents concernant le transfert, ou concernant toutes négociations relatives au transfert de la charte d'une compagnie connue sous le nom de Manitoba and Southeastern Railway Company. Présentée le 2 mai 1911.—*M. McCarthy*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**197.** Règle générale et ordre de la cour de l'Echiquier du Canada au sujet des sceaux. Présentée le 2 mai 1911, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**198.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant le nombre d'aubains au service du gouvernement canadien qui demeurent hors

## VOLUME N° 24—*Suite.*

du Canada, leurs noms, leur nationalité, la nature de leurs fonctions, leur durée de service, leur résidence et leur salaire.

2. Aussi, état donnant les renseignements correspondants relativement aux aubains qui demeurent maintenant en Canada, et qui ont été employés par le gouvernement canadien depuis trois ans ou plus, y compris la date du commencement et la durée de leur service.

3. Aussi, les mêmes renseignements compris dans les deux item ci-dessus à l'égard des aubains qui sont au service du gouvernement de l'une quelconque des provinces du Canada. Présentée le 9 mai 1911.—*M. Lennox*.. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**199.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er mai 1911,—Etat faisant connaître les noms des personnes nommées juges par le gouvernement actuel du Canada depuis son arrivée au pouvoir en 1896; où demeuraient ces personnes lors de leur nomination; quels postes leur ont été assignés respectivement, et, en chaque cas, s'il y avait un prédécesseur occupant le poste pour le temps durant lequel le siège a été vacant. Présentée le 11 mai 1911.—*M. Lennox*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**200.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de tous les télégrammes, correspondance, rapports, contrats, documents, mémoires, entre les mains du gouvernement, et échangés au cours des quinze dernières années, au sujet de l'établissement d'un service transatlantique rapide entre le Canada et tout autre pays; aussi, relativement à un service de câble ou de télégraphe, désigné sous le nom de All Red Route, entre le Canada et tout autre pays. Présentée le 16 mai 1911.—*M. Armstrong*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**201.** Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 mai 1911,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada, ou l'un ou l'autre de ses membres, quant à la modification de la Loi de 1910 relative aux subventions accordées aux chemins de fer en ce qui concerne une subvention en faveur d'une voie ferrée entre Grand-Falls et la cité de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 19 mai 1911.—*M. Carvell*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**202.** Copie d'un rapport du conseil de conciliation et d'enquête au sujet du différend entre la Western Coal Operators Association et ses employés. Présentée le 19 juillet 1911, par l'honorable W. L. Mackenzie King.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**203.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—

1. Relevé faisant connaître la somme (par tonnes) du trafic dirigé vers l'est, et celui dirigé vers l'ouest, sur l'Intercolonial, au cours des cinq années terminées le 30 juin 1910.

2. Le nombre de milles de la ligne principale et des embranchements, respectivement, de l'Intercolonial, dans chaque province traversée par cette voie ferrée.

3. Le nombre de tonnes du trafic dirigé vers l'ouest mais qui a eu son point de départ dans chacune des Provinces Maritimes, au cours des cinq années terminées le 30 juin 1910. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Sinclair*.. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**204.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1911,—Copie de toute correspondance, télégrammes, etc., échangés durant les derniers douze mois entre M. E. J. Walsh, I.C., et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du canal de Newmarket. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Wallace*.. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée.*

**205.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 avril 1911,—Relevé faisant connaître:—

1. La quantité de charbon bitumineux importé dans l'Ontario et réexpédié en d'autres provinces en 1910:

2. La quantité de charbon bitumineux importé, en 1910, dans l'Ontario par les différentes compagnies de chemin de fer;

3. Quelles ont été la quantité et la valeur de menu charbon importé dans l'Ontario en 1910. Quelle proportion de ce charbon a été réexpédiée sur d'autres provinces et

## VOLUME N° 24—*Fin.*

quelle proportion a été importée par les voies ferrées. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Macdonell*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimée*

**206.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril,—Etat détaillé des dépenses encourues et payées à l'exposition de Paris en 1900 comme paiements du comité colonial sur compte d'espace, etc., $87,000 (rapport de l'Auditeur général, 1899-1900, page D-15). Présentée le 21 juillet 1911.—*M. Paquet*.. .. ..*Pas imprimée.*

**207.** Rapport de M. le juge Murphy, commissaire royal, nommé pour s'enquérir des prétendues fraudes chinoises et de la contrebande d'opium sur la côte du Pacifique, 1910-11, ainsi que copie des témoignages et des pièces produites devant ce commissaire. Présenté le 21 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**208.** Procès-Verbaux de la Conférence impériale 1911. Présentés le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

**208***a*. Dépêches, etc., se rapportant à la publication simultanée du mémoire de la conférence au sujet de l'état des marines des possessions autonomes. Présentées le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

**208***b* et **208***c*. Mémoire des conférences entre l'amirauté britannique et les représentants du Canada et de l'Australie; aussi copie d'une dépêche par câble de M. Harcourt à lord Grey. Présenté le 28 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**208***d*. Rapport d'un comité de la Conférence impériale convoqué pour discuter la défense (militaire), ministère de la Guerre, 14 et 17 juin 1911. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable S. A. Fisher.

*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

**209.** Mémoire concernant l'impression des listes des votants. Présenté le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..*Pas imprimé.*

**210.** Texte du Traité de la chasse aux phoques à fourrures pélagiques signé à Washington le 7 juillet 1911. Présenté le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

*Imprimé pour les documents parlementaires.*

**211.** Rapport intérimaire, commission des pêcheries de l'Alberta et de la Saskatchewan, 1910. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. .. .. .. ..Pas imprimé.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA

# RIVIÈRE NELSON

## RAPPORT

SUR

# UN ARPENTAGE D'EXPLORATION

**SEPTEMBRE-OCTOBRE 1909**

**OTTAWA**
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

[N° 19b—1911.]

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er février 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un rapport de M. A. R. Dufresne, ingénieur de district, contenant un rapport de son assistant, M. E. S. Miles, sur une exploration qu'il a faite de la rivière Nelson, Man., afin de déterminer la possibilité de rendre cette rivière navigable entre le lac Winnipeg et la baie d'Hudson.

L'exploration a consisté en une reconnaissance rapide de ce cours d'eau, mais M. Dufresne constate que les renseignements obtenus sont suffisants pour démontrer qu'aucune entreprise, ayant pour but de rendre navigable la rivière Nelson, nécessiterait un ouvrage considérable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EUGENE D. LAFLEUR,
*Ingénieur en chef.*

M. JAS. HUNTER,
Sous-ministre,
Ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU DISTRICT,
WINNIPEG, 27 janvier 1910.

MONSIEUR,—Je vous transmets, ci-inclus, un rapport en double d'une exploration de la rivière Nelson, afin de déterminer la possibilité d'établir un système de navigation sur ce cours d'eau, entre le lac Winnipeg et la baie d'Hudson.

Cet arpentage a été autorisé par des instructions contenues dans votre télégramme du 20 août 1909. L'ouvrage d'exploration a été confié à M. E. S. Miles, que j'ai détaché, temporairement à cette fin, du personnel employé à l'écluse de Saint-André.

Vu le peu de temps que nous avions à notre disposition, avant la fin de la navigation, l'arpentage sur les lieux n'a pu être qu'un examen rapide de la rivière.

Des notes ont été prises d'après une observation générale sur la nature du cours d'eau, et des dessins de détail ont été préparés indiquant les endroits probables où seront placés les constructions requises.

Nous avons pu nous procurer des renseignements suffisants pour démontrer qu'aucune entreprise, tendant à rendre navigable la rivière Nelson, est un ouvrage considérable.

A l'exception de quelques détournements du cours d'eau dans la partie supérieure de la rivière, il sera nécessaire d'améliorer les lignes des niveaux au moyen de barrages et d'écluses.

La largeur de la rivière et son volume d'eau nécessiteront des barrages d'une construction dispendieuse. Pour les raisons ci-dessus mentionnées, il est impossible de donner le coût approximatif de ces travaux, mais, comme objet de comparaison, il peut être intéressant de constater que la longueur de la rivière et son élévation totale formant une distance de 430 milles avec une élévation de 700 pieds sont presque les mêmes que celles du canal de la baie Georgienne en projet, qui sont de 440 milles et d'une élévation de 758 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. R. DUFRESNE,
*Ingénieur de district.*

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux Publics,
Ottawa, Canada.

# EXPLORATION DE LA RIVIÈRE NELSON.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE DISTRICT,
WINNIPEG, 14 janvier 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur l'arpentage d'exploration fait sur la rivière Nelson.

Conformément à vos instructions, j'ai quitté Selkirk, avec un assistant, le 23 août 1909, sur le steamer *Wolverine,* et je suis arrivé à Warren's-Landing le 26 août, et à Norway-House le 27 août.

Le peu de temps que nous avions à notre disposition pour faire le voyage, avant la congélation de la rivière, a été cause qu'il nous fut impossible de faire plus qu'un arpentage rapide du cours d'eau. Un anéroïde fut laissé à Norway-House, dont la leecture devait être faite trois fois par jour, tandis que le parti en emporta un autre avec lui. Pour se procurer la différence des élévations de l'eau dans tous les rapides et les chutes, on se servit d'un niveau à main, fixé sur un trépied léger, et d'un sextant à boîte pour faire la triangulation. On a aussi emporté un compteur hydraulique du courant pour jauger la rivière.

Le parti, composé de mon assistant, de deux sauvages et de moi-même, a laissé, en canot, Norway-House, le 28 août, et voyageant par la Branche-Est, nous sommes arrivés au lac La Crosse, le 30 août, et au lac Split, le 6 septembre, soit une distance de 243 milles de Warren's-Landing.

Les sauvages de Norway-House ne connaissant pas la route depuis le lac Split jusqu'à la baie, d'autres sauvages furent engagés et on renvoya les premiers à Norway House. Comme, à cette époque de l'année, les sauvages ont l'habitude de partir pour leurs territoires de chasse et y rester tout l'hiver, il a été bien difficile de se procurer des guides, mais finalement tous furent engagés à condition que nous revenions par le lac Split et non pas par la route de Oxford-House.

Après avoir quitté le lac Split le 8 septembre, nous arrivions, le 15 septembre, à l'embouchure de la rivière Nelson, ayant été retardés en route par deux jours de mauvais temps.

Le 16 et le 17 septembre, une visite fut faite à York-Factory, où l'on s'aperçut que les provisions de bouche étaient rares dans le magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson; leur navire venant d'Angleterre n'était pas encore arrivé à cette date, et l'employé en charge du magasin avait perdu toute espérance de le voir cette année.

Pendant notre séjour à York-Factory, l'anéroïde que nous avions fut comparé avec le baromètre du fort, et on prit une copie des lectures sur l'instrument depuis le 1er septembre.

Le 18 septembre, nous sommes partis de l'embouchure de la rivière Nelson et le 29 septembre nous étions rendus au lac Split. Après s'être munis de nouveaux guides, nous avons quitté le lac Split le 1er octobre, et le 9 du même mois nous étions rendus au lac La Crosse, où le parti fit un arrêt pour prendre les niveaux de la rivière en bas du lac Sepewesk.

On a fait, le 10 octobre, une visite à Whisky-Jack-Portage, et laissant l'extrémité nord du Portage, le 11 octobre, on arriva à Norway-House, le 13 octobre, en passant par la rivière de l'Est. Le 14 octobre, nous avons continué jusqu'à Warren's-Landing, d'où nous sommes partis le 15 octobre, sur le steamer *City of Selkirk,* pour arriver à Selkirk le 17 octobre 1909.

Les distances depuis Warren's-Landing ont été prises d'après l'arpentage de Otto-Klotz, en 1884. L'élévation du lac Split es de 470 pieds au-dessus du niveau moyen

Norway-House—Vue prise du côté de l'entrée de la rivière.

Norway-House—Vue regardant vers la rivière.

de la mer; cette élévation correspond aux niveaux réels pris par M. Armstrong, ingénieur en chef du chemin de fer de la baie d'Hudson, qui a bien voulu me fournir ces renseignements. Le lac Winnipeg est à une élévation d'environ 700 pieds, comme on a pu le constater par les lectures du baromètre à Norway-House et à York-Factory.

D'après les notes prises durant l'exploration, j'ai pu obtenir un profil approximatif de la rivière (voir le plan général) et j'en suis venu aux conclusions suivantes:

Le terrain rocailleux, depuis le lac Winnipeg jusqu'aux rapides Limestone, une distance de 230 milles, est en grande partie formé de plusieurs espèces de granit. A partir de la tête des rapides Limestone, jusqu'à une distance d'environ 32 milles, en descendant la rivière, le terrain est composé de pierre à chaux. Depuis cet endroit jusqu'à l'embouchure de la rivière, on ne rencontre pas de roc solide, mais les rives sont parsemées de gravier. Un dépôt de bonne qualité a été remarqué sur la rive nord à la " Tête Extrême de la Navigation ".

Cette région est partout couverte de bois, mais les arbres, sauf sur les îles dans les lacs, sont de petites dimensions. Le principal bois est l'épinette, mélangé de merisier et de peuplier dans certains endroits.

Un instrument, indiquant le niveau et la quantité de l'eau, fut placé immédiatement en bas du lac Sepewesk, et l'on constata qu'il s'écoule 118,400 pieds cubes d'eau par seconde. (Voir la gravure n° 1.) D'après les renseignements donnés par les employés de la Compagnie de la baie d'Hudson, l'eau se trouvait alors au niveau bas extrême. Les vieilles marques placées sur le roc, indiquant le niveau de l'eau, donnaient 4·75 pieds plus haut. La différence entre le niveau de l'extrême eau haute et celui de l'extrême eau basse, dans cette rivière, n'est jamais plus de 6 pieds.

Il n'y a aucune indice que la glace ait jamais fait quelque dommage, les arbres, dans plusieurs endroits, croissent jusqu'au bord de l'eau.

La rivière de l'Est, depuis le lac Winnipeg jusqu'au lac Pipestone, ne s'adapte pas beaucoup à aucun ouvrage d'amélioration, le chenal, avant d'atteindre Norway-House, n'a pas plus de 150 pieds de largeur en plusieurs endroits. Le premier rapide, Sea-River-Falls, est à 43 milles de Warren's-Landing, et à partir de cette chute jusqu'au lac Pipestone, la route de York par bateau passe à travers des chenaux tortueux qui, à certaines places, n'ont pas plus de 40 pieds. La rivière se divise en plusieurs chenaux, mais on n'en a vu aucun qui était large.

Les rives sont basses et rocailleuses et nullement convenables pour permettre d'y garder l'eau à un plus haut niveau. La pente totale de la rivière depuis le lac Winnipeg jusqu'au lac Pipestone, est d'environ 50 pieds.

Le chenal ouest a déjà servi à la navigation pour un petit bateau à vapeur jusqu'à l'extrémité sud de Whisky-Jack-Portage.

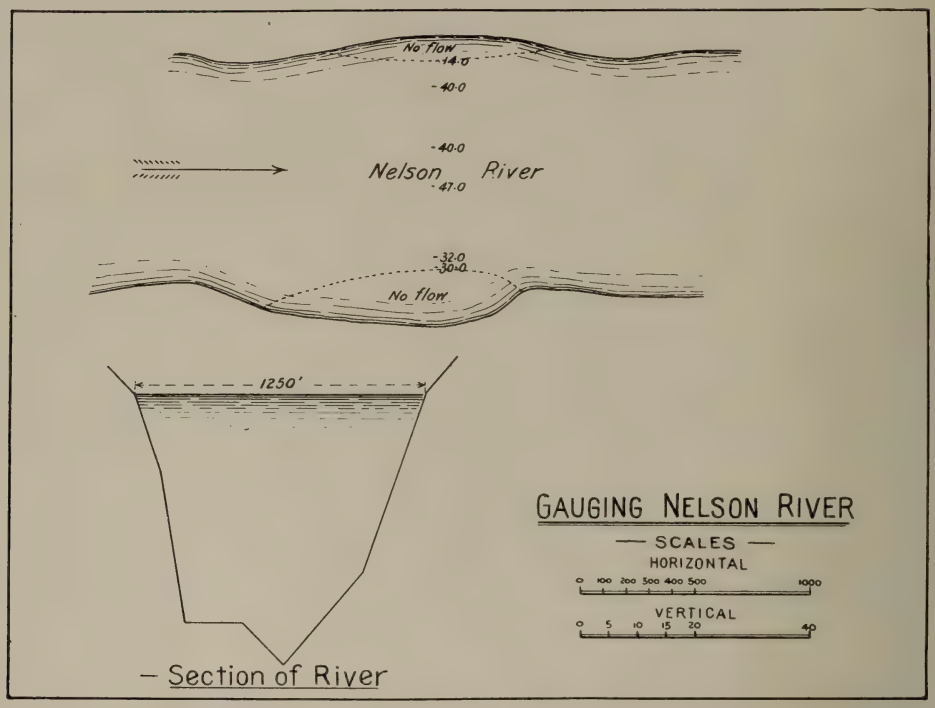
Les sondages, qui ont été pris dans le chenal par où l'on passe dans le lac La Crosse, indiquent une profondeur variant de 10 à 20 pieds, la profondeur moyenne étant d'environ 14 pieds. Les îles dans le lac s'élèvent de 2 à 14 pieds au-dessus de l'eau, et sont toutes couvertes de bois.

La décharge du lac La Crosse est obstruée par deux grandes îles, fermant trois chenaux séparés. Le premier rapide que l'on rencontre dans le chenal, où passe le bateau qui se rend à York, est le rapide Ebb et Flow. Ce rapide a environ 2,400 pieds de longueur, et fait une chute totale de 11 pieds. A la tête du chenal, il y a environ 500 pieds de largeur et les rives sont de 12 pieds au-dessus du plus haut niveau de l'eau.

A partir du pied des rapides Ebb et Flow jusqu'aux chutes White-Mud, soit une distance d'environ quatre milles et demie, le chenal est de 600 à 800 pieds de largeur. Nuls sondages n'ont été pris à moins de 20 pieds. Les rives ont 10 à 12 pieds et le courant n'est pas trop fort pour la navigation.

Les chutes White-Mud sont situées à un détour de la rivière, où le chenal est aussi divisé par une île. La descente totale des chutes est de 30 pieds.

Depuis les chutes White-Mud jusqu'aux rapides Bladder, il y a une distance de huit milles. Le chenal est d'environ 500 pieds de largeur et bien profond (au-dessus de 20 pieds). Les bords de la rivière sont de 15 à 25 pieds de hauteur et continuent à



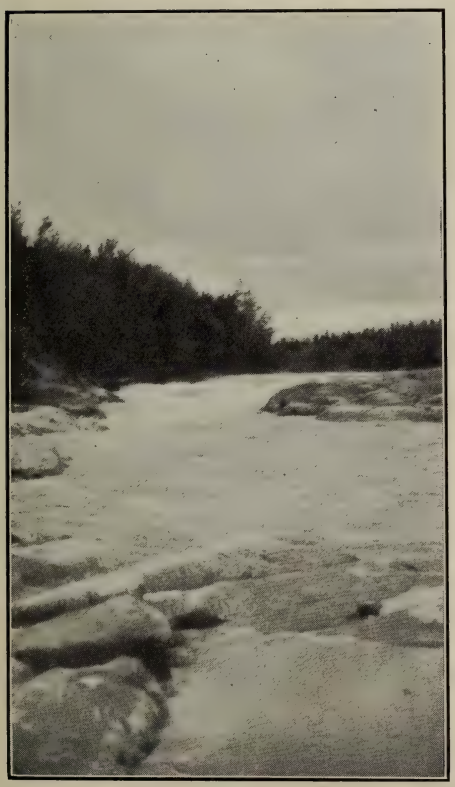

NIVEAU ET RAPIDITÉ DU COURANT DE LA RIVIÈRE NELSON À L'EMBOUCHURE DU LAC SEPEWESK.

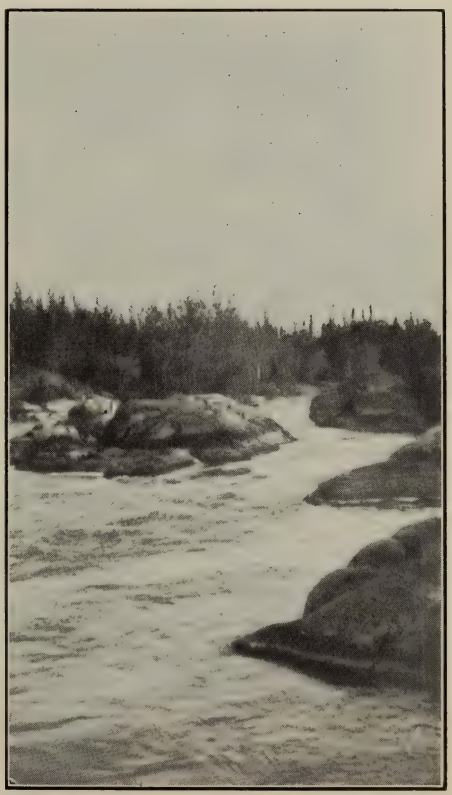
MERCREDI, 6 OCT. 1909.

| Distance du point initial. | | Profondeur. | Profondeur des observations. | Temps en secondes. | Nombre de révolutions. | Moyenne. | Révolutions par seconde. | Vélocité par sec. en pieds. | Vélocité moyenne. | Largeur. | Profondeur moyenne. | Vélocité moyenne à la profondeur moyenne. | Superficie. | Décharge. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deg. | Min. | Pds | Pds | | | | | | | Pds | | | Pds. carrés. | Pds. cub. par sec. |
| 16 | 34 | 30 | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| 18 | 02 | 32 | 4 | 30 | 27–55–39 | 40·3 | 1·343 | ·78 | ·39 | 24 | 31· | ·342 | 744· | 254·4 |
| 37 | 32 | 47 | 3 | 30 | 285–300–270 | 285· | 9·5 | 5·52 | 3·15 | 318 | 39·5 | 2·763 | 12561· | 34506·0 |
| 46 | 43 | 40 | 3 | 30 | 295–255–258–276 | 271· | 9·033 | 5·248 | 5·384 | 173 | 43·5 | 4·723 | 7525·5 | 35542·9 |
| 54 | 12 | 40 | 3 | 30 | 210–202–200 | 204· | 6·8 | 3·95 | 4·599 | 266 | 40· | 4·034 | 10640· | 42921·7 |
| 62 | 04 | 14 | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1·975 | 110 | 27· | 1·732 | 2970· | 5144·0 |
| | | | | | | | | | | | | Décharge totale..... | | 118360·9 |

N.B.—Les vielles marques de l'eau indiquées sur le roc sont de 4·75 pieds plus haut.

Chûtes de Sea-River. (Chûte ouest).





Scène pittoresque dans le chenal de l'est, au sud du lac Pipestone.

s'élever graduellement en arrière. A plusieurs endroits, entre ces deux rapides, le courant dépasse quatre milles à l'heure. La pente totale des rapides Bladder est de 10·6 pieds, et à cette place les eaux de la rivière Nelson forment un seul chenal pour la première fois.

A deux milles environ, en bas des rapides Bladder, la rivière se divise de nouveau, le chenal ouest se dirige vers le lac Sepewesk en passant par le lac aux Canards. La route de York, pour la navigation en bateau, suit la rivière de l'Est, et les premiers rapides que l'on rencontre sont les rapides Over-the-Hill avec une pente de 95 pieds. Il y a une distance d'environ sept milles entre les rapides Bladder et les rapides Over-the-Hill. Tous les sondages qui ont été pris indiquent une profondeur d'eau excédant 20 pieds; le courant, à certains endroits, dépasse quatre milles à l'heure. Les rives sont formées de rochers et ont une hauteur de 25 à 35 pieds.

Les rapides Red-Rock sont les plus considérables qui viennent ensuite; ils sont à une distance d'environ trois milles et demie de Over-the-Hill. Il y a une petite chute de deux pieds entre ces deux rapides. Tous les sondages pris indiquent une profondeur excédant 20 pieds, le chenal est large et les rives ont une hauteur d'environ 35 pieds. La chute totale des rapides Red-Rock est de 10·5 pieds.

En bas des rapides Red-Rock, le chenal est large (environ 2,000 pieds) et tous les sondages indiquent une bonne profondeur. La pente dans le rapide suivant, Chaîne de Rocs, est de 1·2 pied, le chenal est obstrué par une chaîne de petites îles.

Après avoir passé les rapides de la Chaîne de Rocs, le chenal s'élargit graduellement jusqu'au lac Sepewesk. Sur les deux bords on remarque des coupes d'argile à partir de quelques pieds au-dessus de l'eau. La rive du côté est s'élève à une hauteur d'à peu près 50 pieds. Le lac Sepewesk est très pittoresque; il est parsemé de petites îles, ayant une hauteur de 10 à 12 pieds au-dessus de l'eau, et couvertes d'arbres toujours verts. Certaines épinettes sur ces îles ont un diamètre de 15 pouces au tronc.

A mi-chemin en descendant le lac, là où les îles sont en plus grand nombre, le courant devient très fort, et à l'extrémité est du lac il y a encore de mauvais courants.

Les sondages les moins profonds indiquaient une profondeur de 15 pieds. Tout le terrain des îles est rocailleux. A l'extrémité est du lac Sepewesk, la rivière forme de nouveau un seul chenal d'environ 2,000 pieds de largeur.

A l'entrée de la rivière, les rives sont à une élévation de + 15 à + 20 pieds, et se continuent en arrière à une hauteur plus élevée. Sur le sommet des deux rives le terrain est mélangé d'argile et de roc. A trois ou quatre milles plus bas, les bords de la rivière sont plus hauts, la rive ouest est formée principalement de roc, la rive est contient plus d'argile, les deux sont à une hauteur de 50 ou 60 pieds. Les sondages indiquent partout une bonne profondeur, mais, dans certains endroits, le chenal se rétrécit jusqu'à 800 pieds environ, et dans ces parties étroites le courant a une rapidité de quatre milles à l'heure.

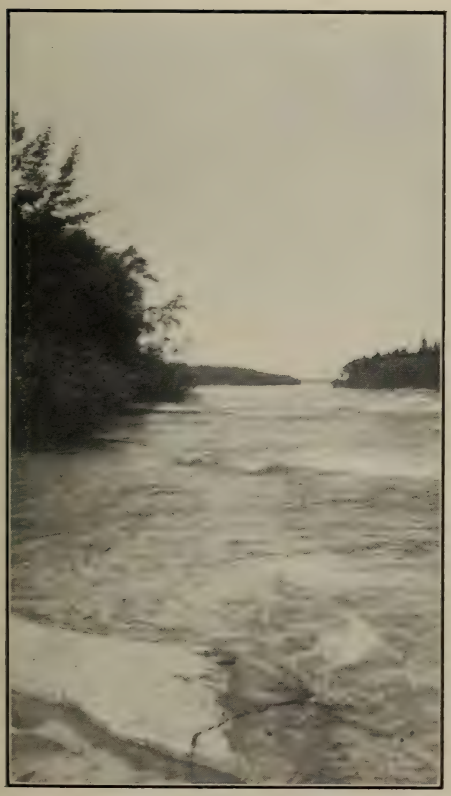
Depuis la décharge du lac Sepewask jusqu'aux Devils-Narrows, il y a des rapides sur une distance de 35 milles. Les rapides Devils et ceux de Devils-Narrows ont une chute totale de 5·7 pieds. Les rapides Devils passent une gorge de roc d'environ 400 pieds de largeur à sa partie la plus étroite.

A partir des rapides Devils jusqu'aux Grands Rapides, soit une distance de 16 milles, l'eau est profonde, les rives sont rocailleuses sur le côté ouest et argileuses sur le côté est. Les deux bords de la rivière sont élevés (+ 70′) à peu de distance de l'eau.

La chute totale est de 20 pieds aux Grands Rapides et le chenal fait un brusque détour. A partir des Grands Rapides jusqu'aux rapides Chaîne des Iles il y a une distance de quatre milles. Les rives, immédiatement en bas des Grandes Rapides s'élèvent jusqu'à une hauteur d'environ 70 pieds sur le côté ouest, tandis que sur le côté est la rive est irrégulière. Immédiatement en haut des rapides Chaîne des Iles les bords de la rivière sont rocailleux et d'une hauteur de 30 pieds au-dessus de l'eau. La pente des rapides Chaîne des Iles est de 4·6 pieds, et à deux milles en bas du rapide, la rivière se répand dans le lac Split. Les sondages les moins profonds, qui ont été pris dans le lac, sont de 18 pieds, mais des mauvais courants se rencontrent à l'extré-

RAPIDES EBB ET FLOW.

Vue en remontant le rapide.



Vue en descendant le courant, à partir de la tête du rapide.

CHUTES WHITE MUD.

Chûte Ouest.

Chûte Est.

RAPIDES BLADDER.

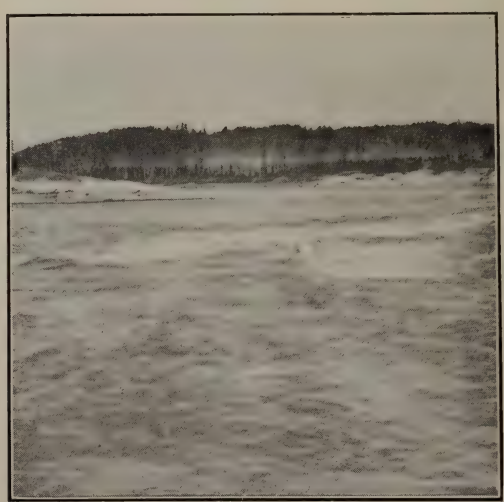
Vue en descendant le courant.

Vue en remontant le rapide.

Vue transversale de la 1ère chûte.

Rapides Over the Hill.

Deux vues



Rapides Red Rock

mité est près de la décharge du lac. Le poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson est situé sur une pointe de sable (+ 35) environ à mi-distance en descendant le lac, c'est à cet endroit que la route navigable en canot pour Churchill laisse la Nelson. Les îles dans le lac sont toutes formées de roc.

Environ à trois milles de la décharge du lac Split, on rencontre de nouveau des rapides. La chute totale dans les rapides jusqu'au lac Gull est de 20·4 pieds, sur une distance de 15 milles. Les rives près de la rivière sont basses, mais un terrain élevé (+ 40) se trouve en bas des rapides Birthday, à une courte distance du rivage.

Le courant est fort dans toute la longueur du lac Gull, et à plusieurs endroits il dépasse quatre milles à l'heure. Tous les sondages qui ont été pris indiquent une profondeur d'au delà de 18 pieds.

Les rapides du lac Gull sont les premiers en bas du lac Gull. Au commencement des rapides, le chenal s'élargit et est rempli d'îles, mais des parties étroites d'environ 2,000 de largeur reviennent plus loin en descendant. La chute totale est de 67 pieds.

A partir des rapides Gull, jusqu'à la première chute dans les rapides Kettle, il y a une distance de 17 milles avec une couple de petites chutes entre eux. Les rives présentent une coupe d'argile jusqu'à une hauteur d'environ 50 pieds.

A la tête des rapides Kettle, la rivière est encore divisée en plusieurs chenaux par des îles, mais on trouve des passes étroites à une couple d'endroits avant d'arriver au pied des rapides.

Les bords principaux de la rivière sont favorables, et depuis le pied des rapides Kettle, la rivière passe entre des rives d'argile formant des falaisesm atteignant en certains endroits jusqu'à une hauteur de 120 pieds. Ces bords élevés se continuent sur le côté ouest jusqu'à la baie d'Hudson, et sur le côté est jusqu'à Seal-Islands. Les rapides sont toujours bordés de roc solide, et ailleurs plusieurs pointes s'avançant dans la rivière sont formées de rochers.

Depuis les rapides Kettle jusqu'à la " Tête Extrême de la Navigation ", on rencontre deux rapides, le Long-Spruce (chute + 85·5′) et le Limestone (chute + 85·2′). Un grand nombre d'îles formées de roches et des récifs s'élèvent au-dessus de l'eau dans les rapides Long-Spruce.

Le point reconnu comme étant " La Tête Extrême de la Navigation " est environ à 50 milles de Seal-Islands, en remontant la rivière, ou 75 milles de la baie d'Hudson. Le courant dans cette partie de la rivière est partout très fort, et quoique les sondages les moins profonds démontrent 12 pieds d'eau, on voit plusieurs barrages de graviers dans le chenal.

Dans la partie supérieure de la rivière, les rives sont généralement basses et la rivière est plus appropriée à des travaux de détournement des eaux au moyen d'un canal et d'écluses, que par des moyens de barrages et d'élévation des niveaux de l'eau. Les endroits proposés pour ces détournements ont été examinés à la hâte, et les résultats de cet examen sont contenus dans les feuilles suivantes.

Dans la partie inférieure de la rivière, qui se prête naturellement à la construction d'écluses combinées avec un système de barrages et d'élévations du niveau de l'eau. Ne pouvant disposer que d'un temps bien court, on n'a pu faire que des observations sur la hauteur des rives, la largeur du chenal, la chute des rapides et des sondages où partout c'était possible.

### *Détails du site.*

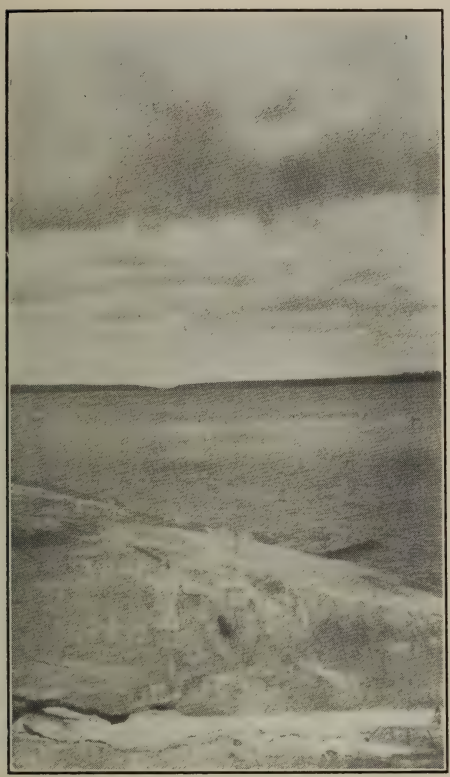
Le lac Playgreen et la rivière Ouest ont déjà servi à la navigation, jusqu'à Whisky-Jack-Portage, pour un remorqueur tirant six pieds d'eau et ayant un maximum de sept milles à l'heure. Plusieurs bancs de roc se rencontrent dans le lac à l'extrémité sud, mais non pas d'une manière continue. Même dans le lac Winnipeg, à une courte distance de l'embouchure de la rivière, il y a un bas-fond dans le chenal, sur lequel un bateau tirant 9 pieds, ne peut pas passer sans toucher le fond quand l'eau est basse.

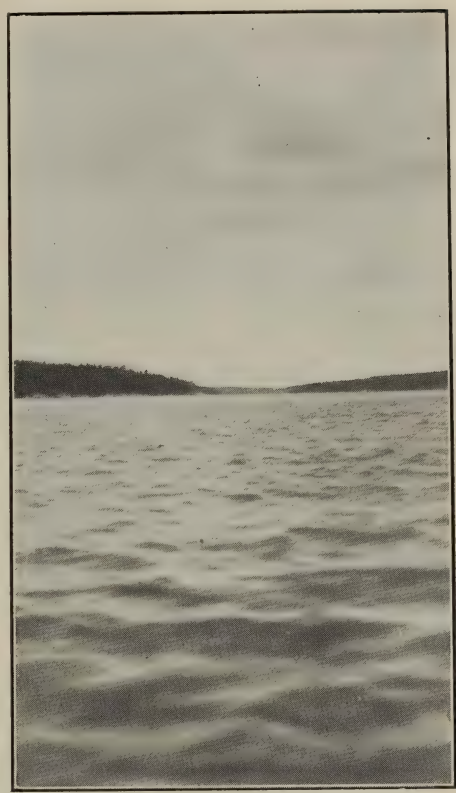
Rapides chaîne de Rocs. (Vue en bas de la chûte.)

Rapides chaîne de Rocs. (Vue en haut de la chûte.)

Vue pittoresque du lac Se-pe-wesk.

DCC. FAELEMENTAIRE No 19b





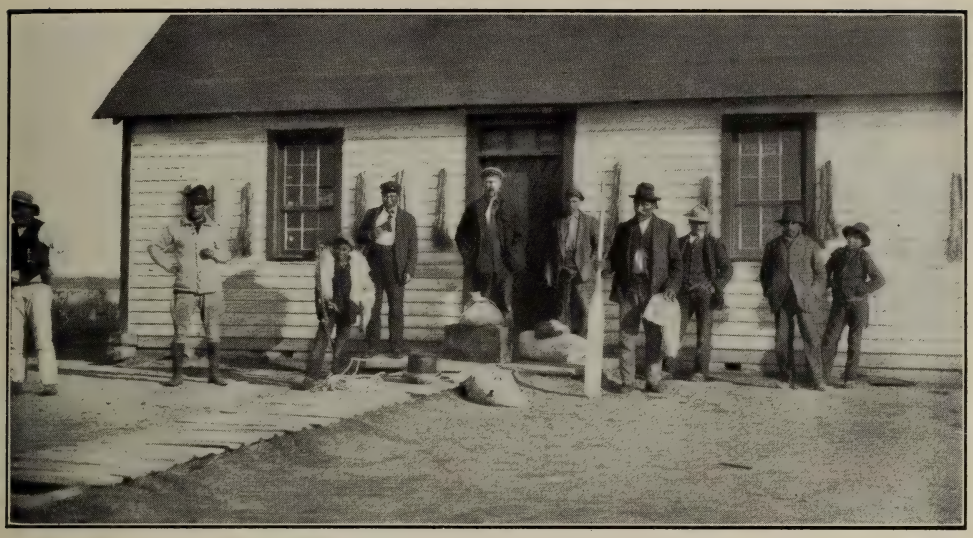
Deux vues de la rivière entre le lac Se-pe-wesh et les rapides Devil's Narrows.

Rapides Devil's Narrows.

1er rapide.

Vue en descendant le courant au bas du 1er rapide.

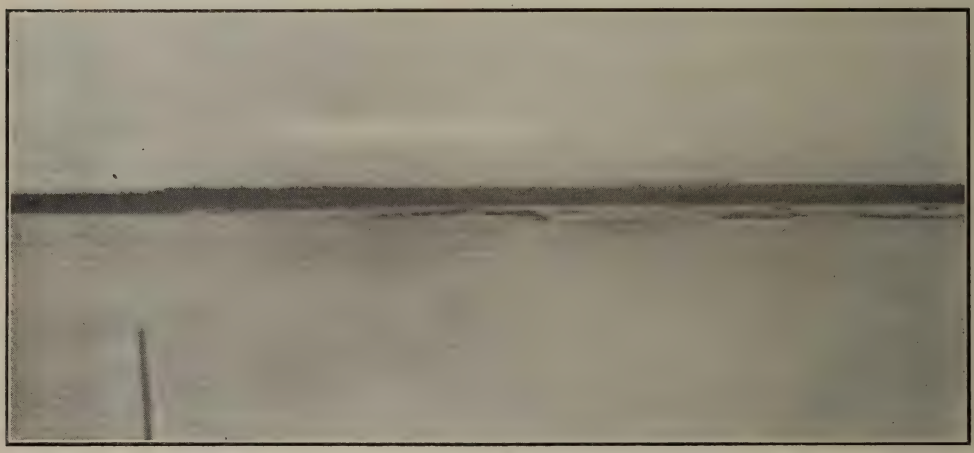
Vue en descendant le courant à l'extrémité nord du portage.



Magasin de la Cie de la Baie d'Hudson, lac Split.

Sauvages Cree.

Rapides Birthday. Vue en remontant la rivière.

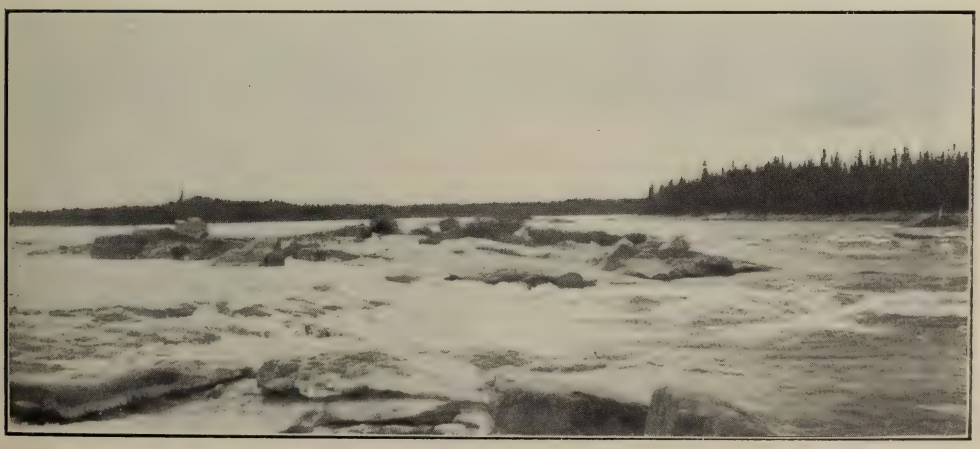


Au pied des rapides Gull.

1er rapide en haut de Moose Nose Point.

Rapides Long Spruce.

Vue des rapides Limestone. Depuis la 1ère pointe en haut de la rivière Limestone.
(Les rives élevées sont formées de glaise.)

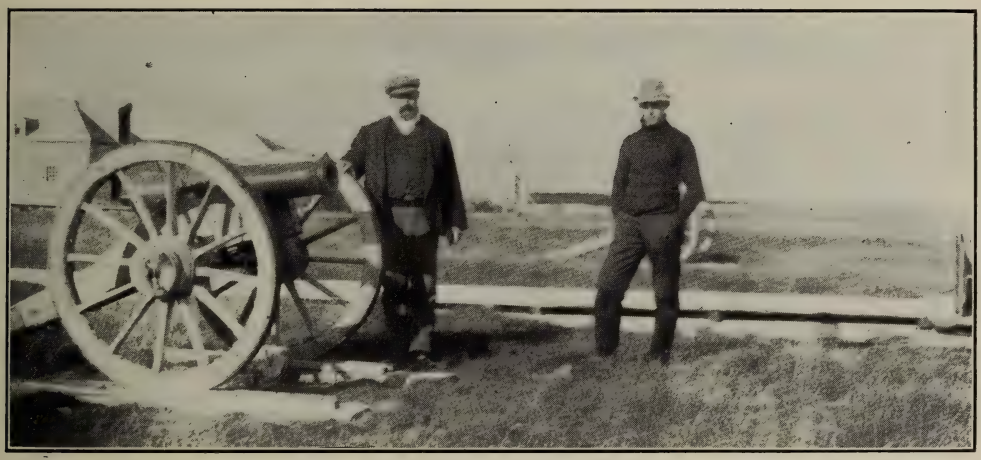


Rapides Kettle.

Deux vues des falaises d'argile qui bordent la rivière, au ' dernier point de la navigation.'

YORK FACTORY.

Dépôt principal.



Vieux canon.

Eglise.

PLANCHE N° 2.

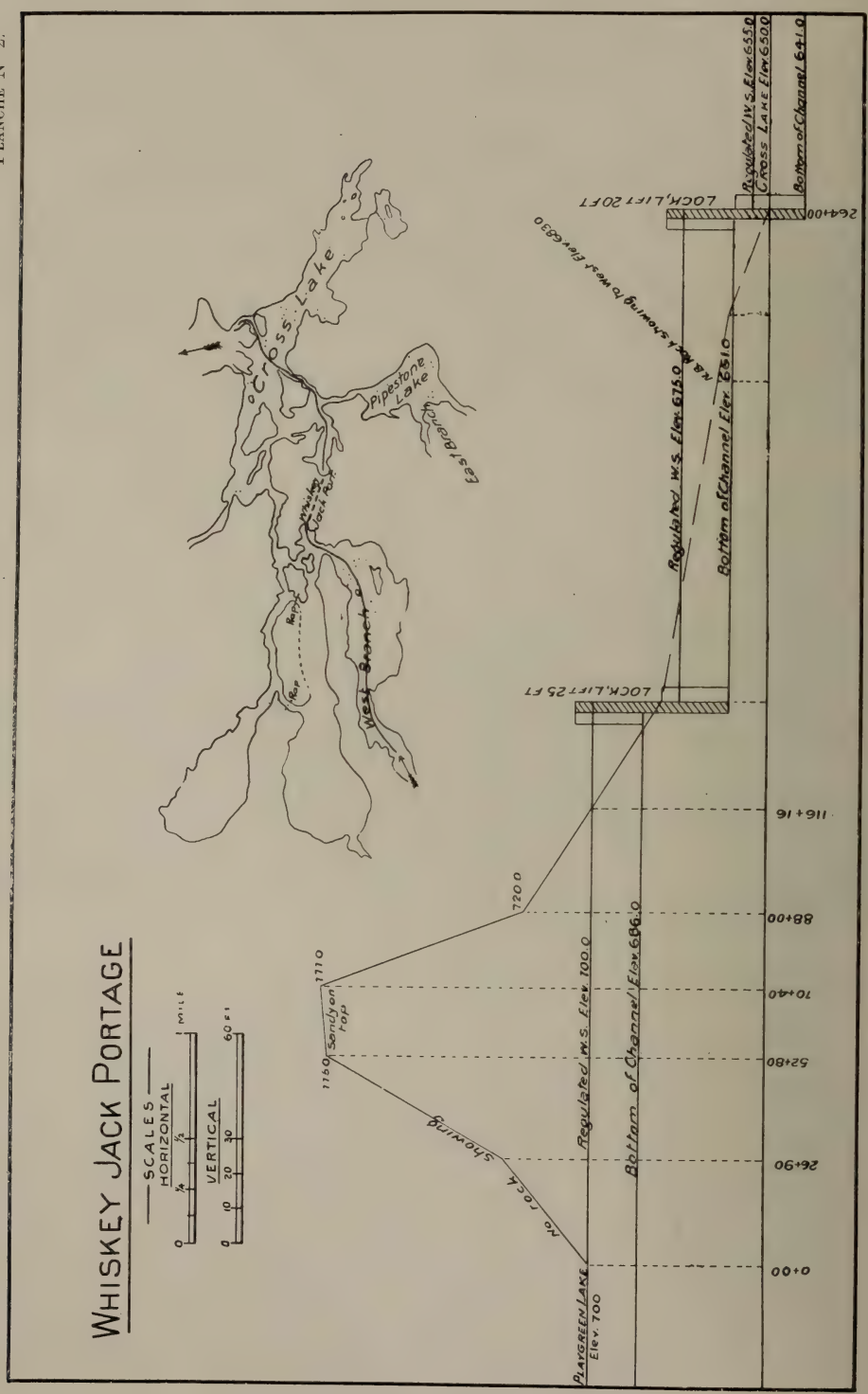
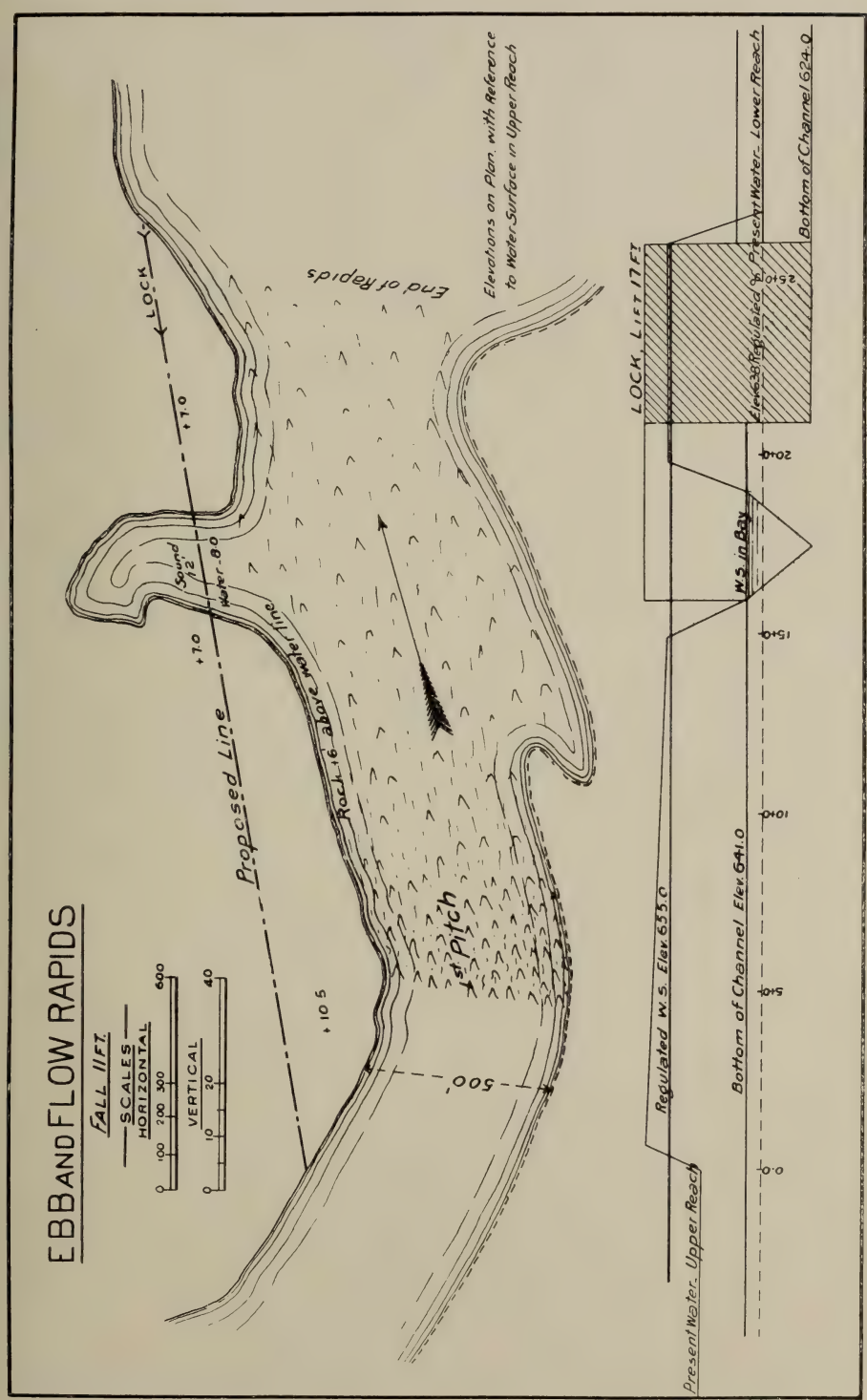

WHISKEY JACK PORTAGE
SCALES
HORIZONTAL
VERTICAL
Cross Lake
Pipestone Lake
East Branch
West Branch
Whiskey Jack Port.
Rap
Rap
LOCK, LIFT 20 FT
LOCK, LIFT 25 FT
Regulated W.S. Elev. 655.0
Cross Lake Elev. 650.0
Bottom of Channel 641.0
Regulated W.S. Elev. 675.0
Bottom of Channel Elev. 661.0
N.B. Rock showing to West Elev. 683.0
Regulated W.S. Elev. 700.0
Bottom of Channel Elev. 686.0
No rock showing
Sandy on top
PLAYGREEN LAKE
Elev. 700
0+00
26+90
52+80
70+40
88+00
116+16
264+00
720.0
1710
1750

PLANCHE N° 3.


EBB AND FLOW RAPIDS
FALL 11 FT.
SCALES
HORIZONTAL
0 100 200 300 600
VERTICAL
0 10 20 40
Proposed Line
Rock 16 above Water line
Sound 12
Water 8.0
+7.0
+7.0
+10.5
LOCK
1st Pitch
500'
End of Rapids
Elevations on Plan, with Reference to Water Surface in Upper Reach
LOCK, LIFT 17 FT.
Elev. 38 Regulated W. Present Water. Lower Reach
Bottom of Channel 624.0
W.S. in Bay
Regulated W.S. Elev. 655.0
Bottom of Channel Elev. 641.0
Present Water. Upper Reach
0+0
5+0
10+0
15+0
20+0
25+0

A six ou huit milles de Whisky-Jack, on rencontre une batture qui traverse le chenal. La plus grande profondeur d'eau sur cette batture est de huit pieds, mais le fond est couvert de gravier et de gros cailloux.

A deux milles de Whisky-Jack, le chenal est étroit et le courant très fort, mais l'eau est profonde et un bateau, d'une vitesse de 10 milles à l'heure, pourrait y naviguer sans difficulté.

La rivière, depuis l'extrémité du lac Playgreen jusqu'au lac La Crosse, dans lequel il y a des rapides, n'a pas été explorée par l'auteur de ce rapport, mais la gravure n° 2 montre un profil du terrain entre le lac Playgreen et le lac La Crosse. La distance est d'environ quatre milles et demie, et c'est la route la plus courte possible entre le lac Winnipeg et le lac La Crosse. On n'a pas vu de roc à l'extrémité sud du Portage, ou au-dessus de l'élévation du lac Playgreen, en aucun endroit du Portage. (La différence de l'élévation des deux lacs est entre 45 et 50 pieds.)

En élevant le niveau du lac La Crosse d'environ cinq pieds, il ne serait pas nécessaire de draguer, et la force du courant serait diminuée jusqu'à la tête des rapides Ebb et Flow.

Pour atteindre ce but, il suffirait de construire un barrage à la tête des rapides Ebb et Flow, et aussi dans les deux autres chenaux sortant du lac La Crosse, immédiatement au-dessus du premier rapide dans chaque chenal.

La gravure n° 3 montre les rapides Ebb et Flow. D'après les renseignements qu'il a pu obtenir, l'ingénieur en charge de cette exploration croit que les deux autres chenaux sont à peu près des mêmes dimensions.

Un détournement des eaux sur une distance d'environ 2,500 pieds serait ici nécessaire et pourrait être fait au moyen d'écluses et de barrages.

A partir des rapides Ebb et Flow jusqu'aux chutes White-Mud aucun ouvrage d'amélioration n'est requis, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de faire un barrage dans la rivière en haut du rapide.

La gravure n° 4 montre le site des travaux proposés.

Une écluse, avec un détournement d'environ 3,200 pieds, serait nécessaire ici pour avoir une bonne entrée à l'extrémité inférieure.

Les courants, depuis les chutes White-Mud jusqu'aux rapides Bladder, nécessiteront un barrage à la tête des rapides.

Les sondages, faits à environ 500 pieds de la tête des rapides, sont profonds, mais l'eau doit être beaucoup moins profonde à la première descente des rapides.

Le détournement, à cet endroit, pourrait être disposé de manière à ce que les excavations fussent creusées juste suffisamment pour construire le barrage.

Le barrage devra se faire sur une largeur d'environ 2,000 pieds en travers de la rivière, avec une île de 500 pieds dans le milieu. (Voir gravure n° 5.)

Si, à la suite, on construisait un barrage aux rapides Chaînes de Roches (gravure n° 8) pour élever l'eau d'environ 35 pieds, ce barrage ferait reflouer l'eau en arrière et disparaître tous les rapides jusqu'au pied des rapides Bladder. Les rapides ainsi comblés d'eau seraient les rapides Over-the-Hill (gravure n° 6), une petite chute immédiatement au bas, et les rapides Red-Rock (gravure n° 7).

Par ce moyen, on peut se rendre au lac Sepewesk sans rencontrer de rapides jusqu'aux rapides Devil's-Narrows, soit une distance de 90 milles.

Il sera probablement nécessaire de construire un barrage et une écluse, quelque part dans la rivière près de la décharge du lac Sepewesk, pour réussir à passer dans les mauvais courants autour des îles du lac. Une partie typique de la rivière est celle dont on s'est servi pour y installer l'instrument à enregistrer le niveau et la rapidité du courant (gravure n° 1).

La chute totale des rapides Devil's-Narroys et des rapides Devil est d'environ 5 pieds; de sorte que si un barrage était construit immédiatement en haut des Grands Rapides (gravure n° 9), pour maintenir le niveau de l'eau à une hauteur d'environ 25 pieds, l'on ferait disparaître les rapides Devil et la force du courant serait grandement diminuée plus haut dans la rivière.

PLANCHE N° 4.

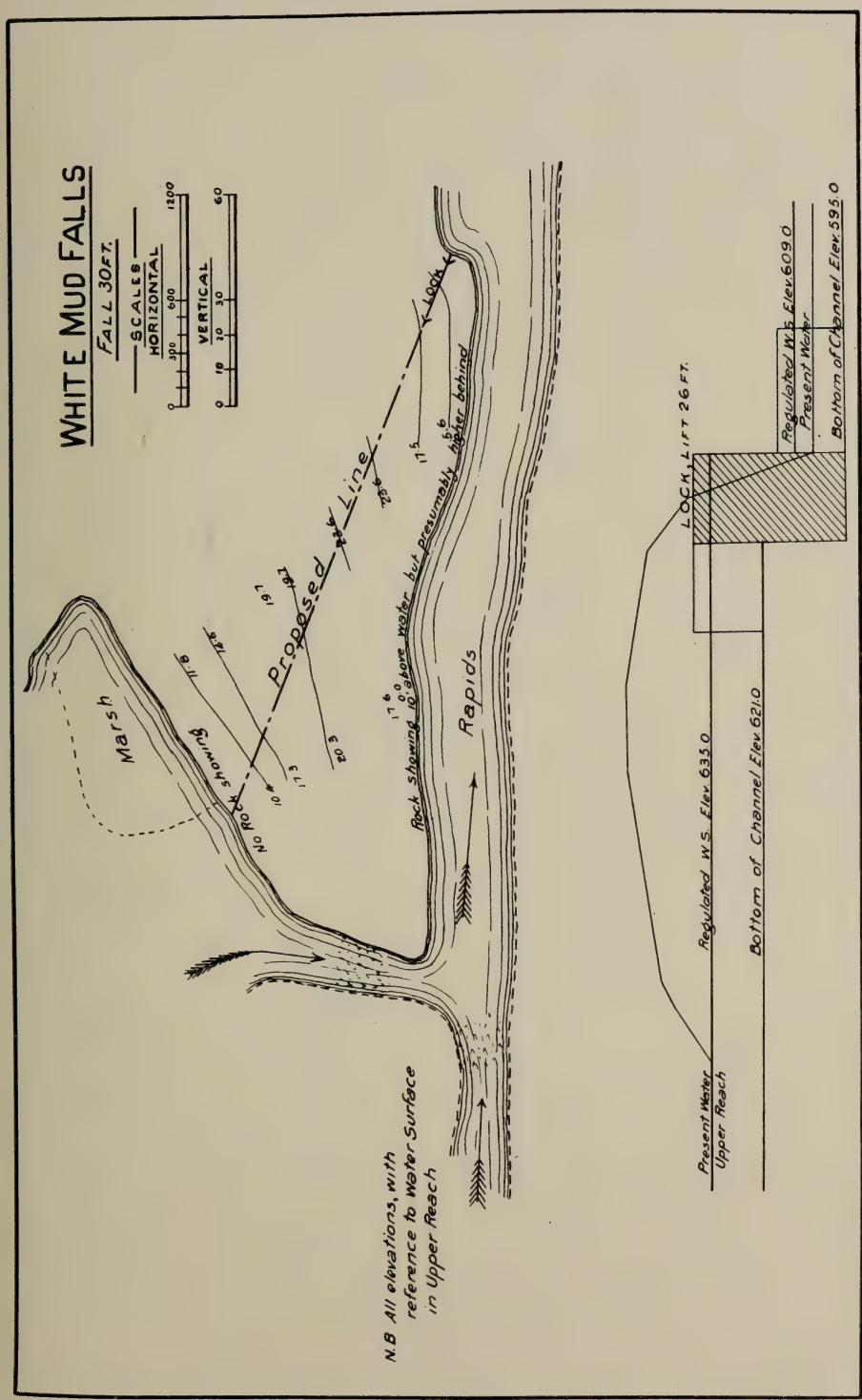

WHITE MUD FALLS
FALL 30 FT.
SCALES
HORIZONTAL
0 300 600 1200
VERTICAL
0 10 20 30 60
Marsh
No Rock showing
Proposed Dam Line
Lock
Rock showing 10' above water but presumably higher behind
Rapids
N.B All elevations, with reference to Water Surface in Upper Reach
LOCK, LIFT 26 FT.
Regulated W.S. Elev. 609.0
Present Water
Bottom of Channel Elev. 595.0
Regulated W.S. Elev. 635.0
Bottom of Channel Elev. 621.0
Present Water Upper Reach

PLANCHE N° 5.

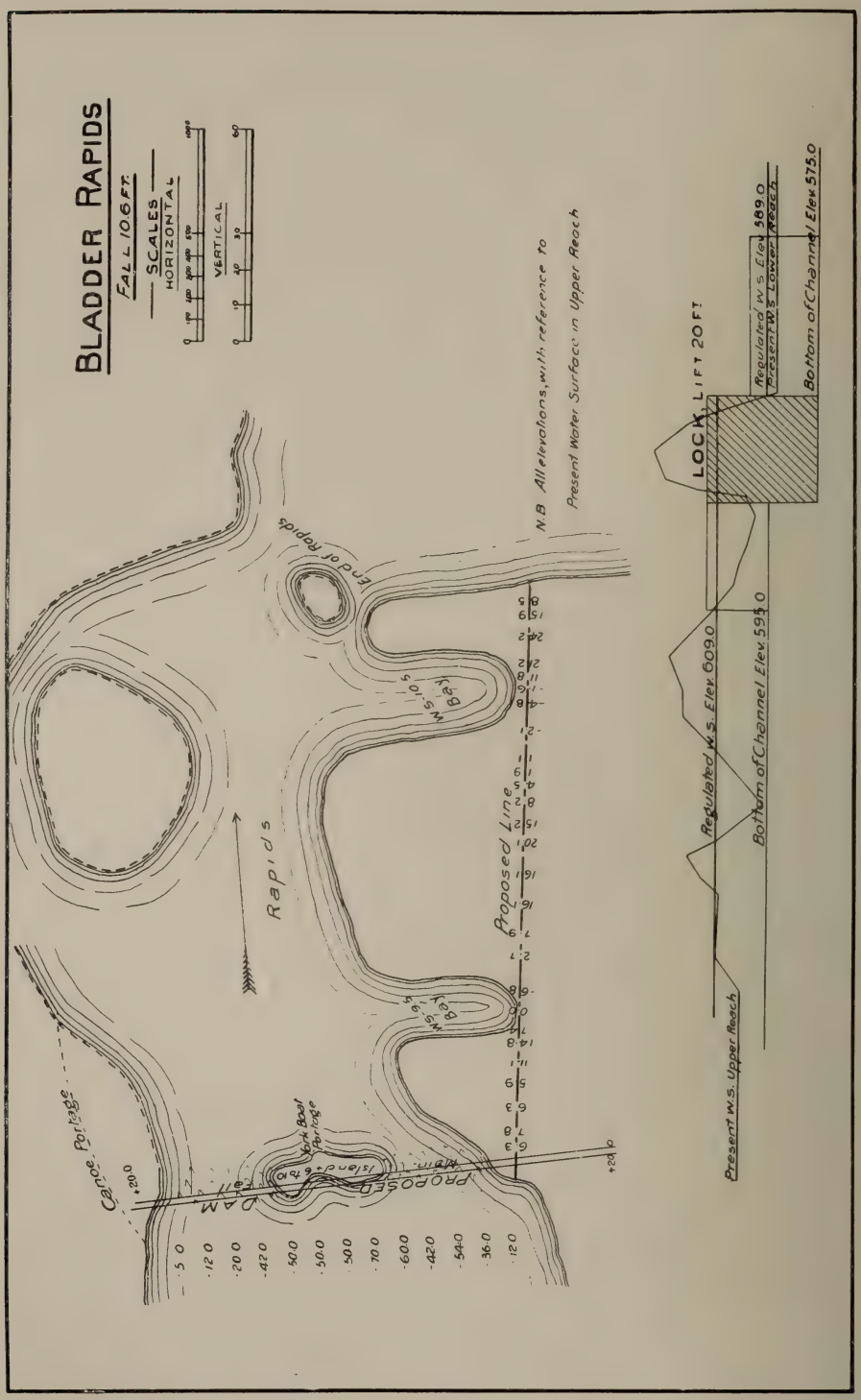

BLADDER RAPIDS
FALL 10.6 FT.
SCALES
HORIZONTAL
VERTICAL
N.B All elevations, with reference to Present Water Surface in Upper Reach
LOCK, LIFT 20 FT
Regulated W.S. Elev. 589.0
Present W.S. Lower Reach
Bottom of Channel Elev. 575.0
Regulated W.S. Elev. 609.0
Bottom of Channel Elev. 595.0
Present W.S. Upper Reach
End of Rapids
Rapids
Proposed Line
W.S. 10.5 Bay
W.S. 9.5 Bay
Canoe Portage
York Boat Portage
Main Island
PROPOSED DAM
Fall

PLANCHE N° 6.

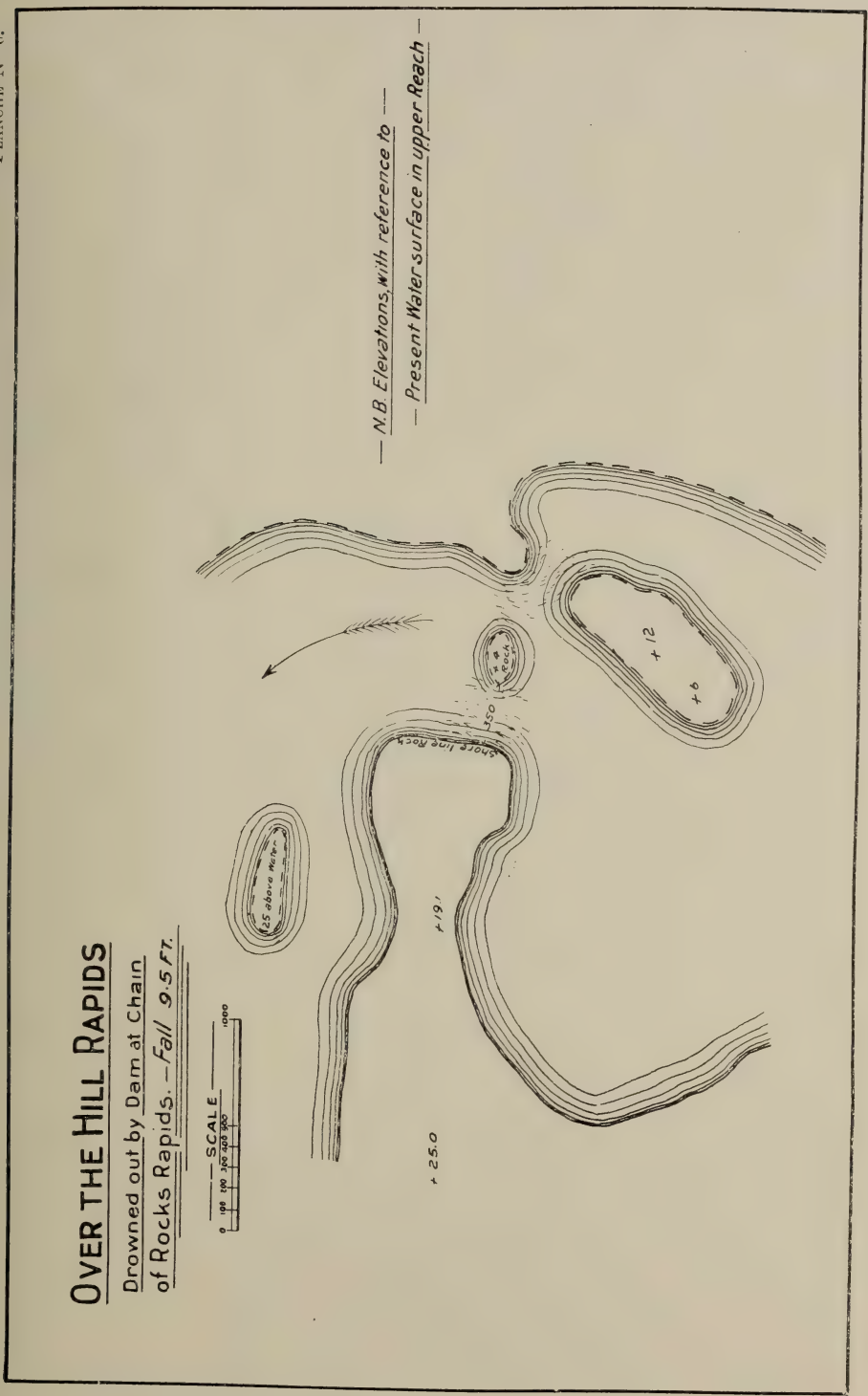

OVER THE HILL RAPIDS
Drowned out by Dam at Chain of Rocks Rapids. — Fall 9.5 FT.
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000
— N.B. Elevations, with reference to —
— Present Water surface in upper Reach —
25 above Water
Shore line Rock
350
+ 12
+ 6
+ 19.1
+ 25.0

PLANCHE N° 7.

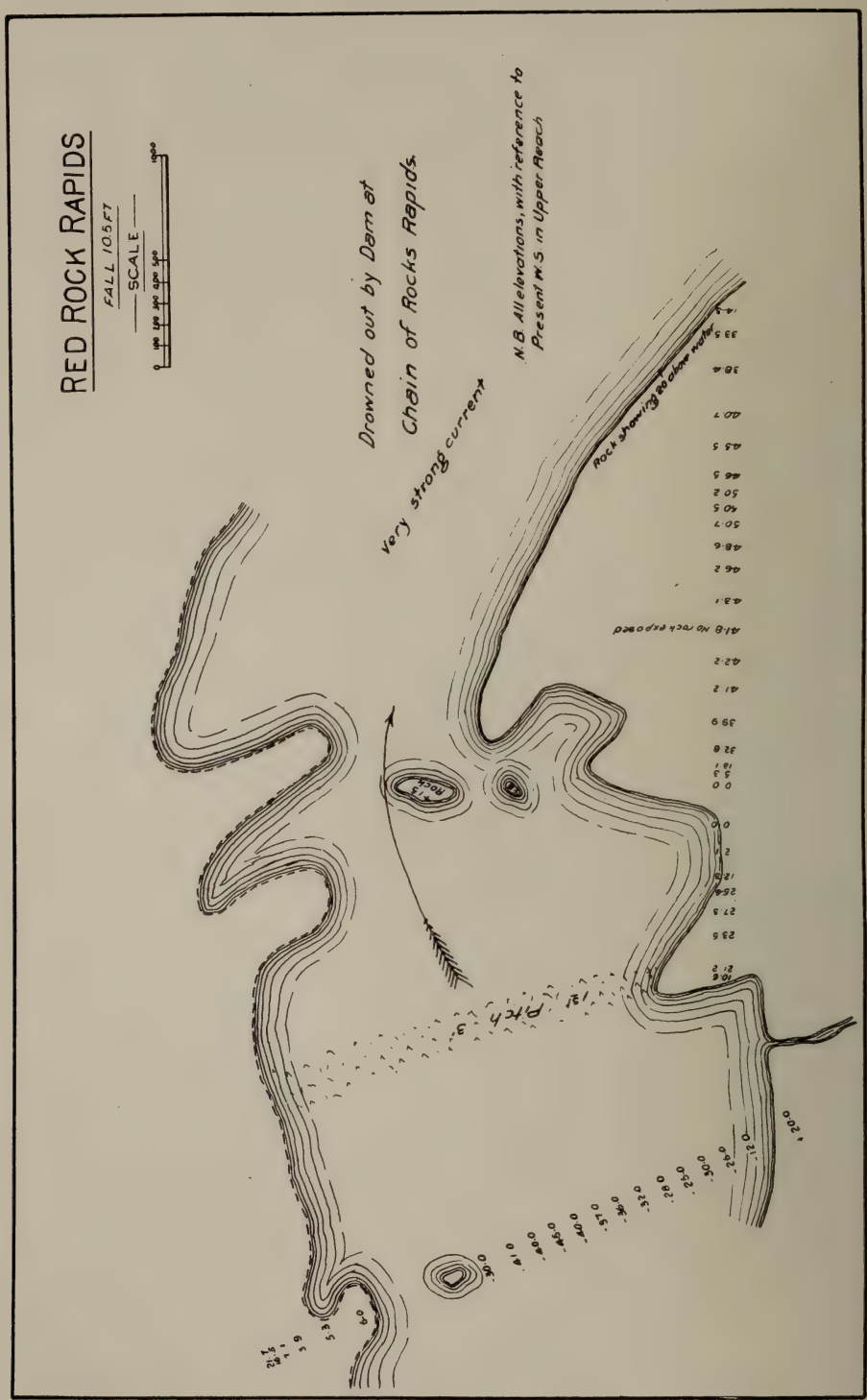

RED ROCK RAPIDS
FALL 10.5 FT
SCALE
Drowned out by Dam at
Chain of Rocks Rapids.
Very strong current
N.B. All elevations, with reference to
Present W.S. in Upper Reach
Rock showing 20 above water
Rock
1st Pitch 3'

PLANCHE N° 8.

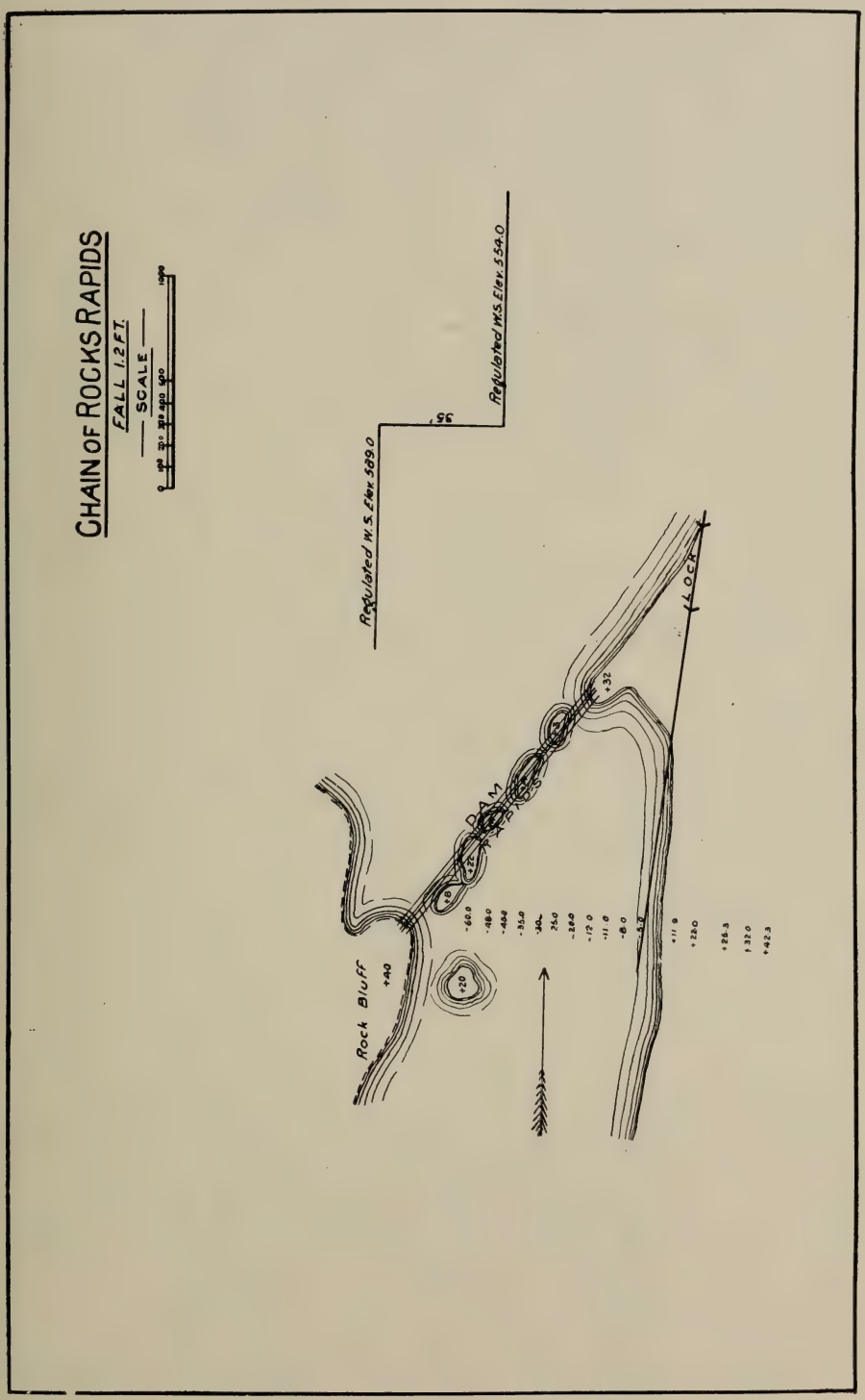

CHAIN OF ROCKS RAPIDS
FALL 1.2 FT.
SCALE
Regulated W.S. Elev. 589.0
Regulated W.S. Elev. 554.0
35'
Rock Bluff
+40
+20
+32
DAM
LOCK

PLANCHE N° 9.

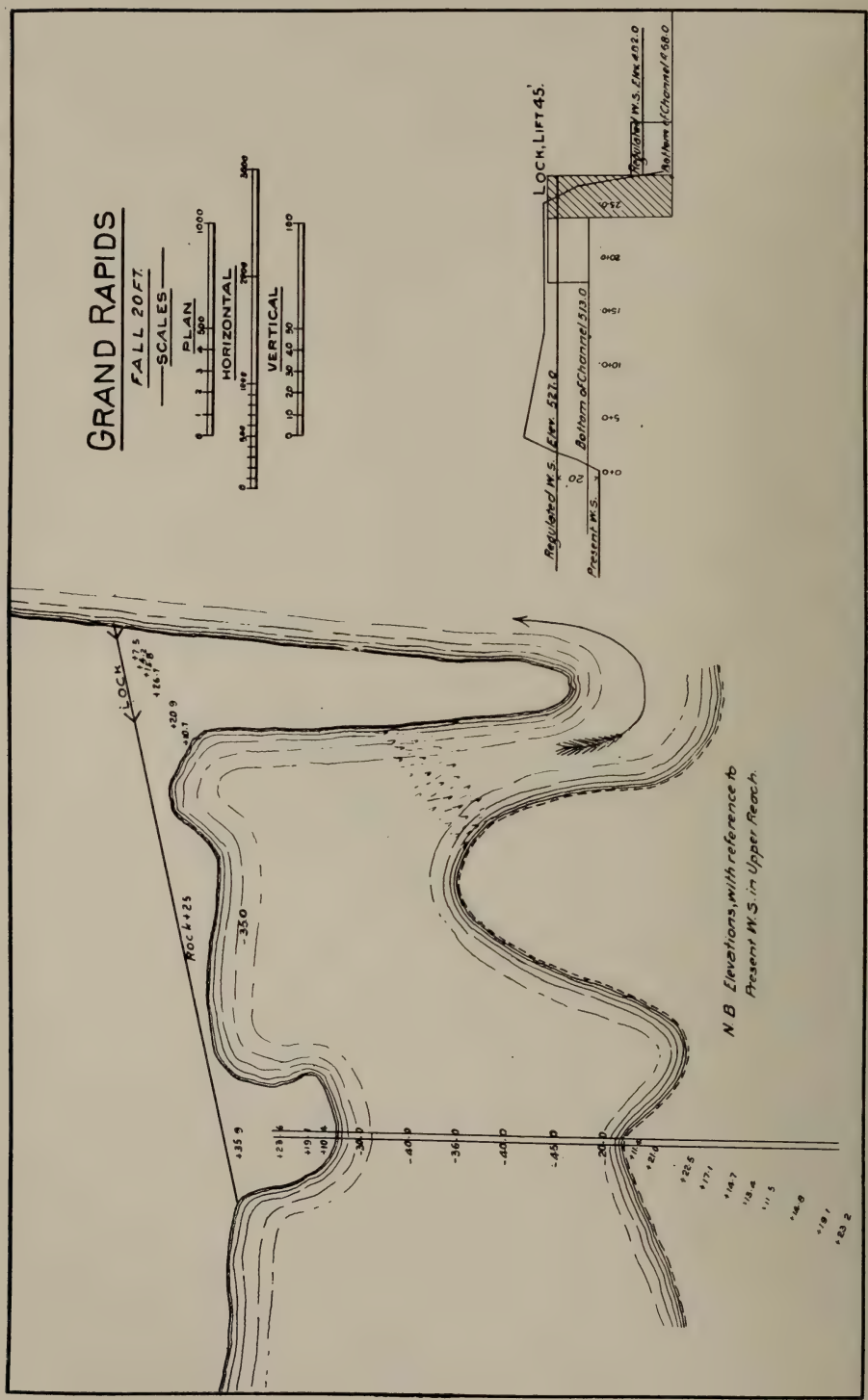

GRAND RAPIDS
FALL 20 FT.
SCALES
PLAN
HORIZONTAL
VERTICAL
LOCK, LIFT 45'.
Regulated W.S. Elev. 521.0
Bottom of Channel 513.0
Present W.S.
Regulated W.S. Elev. 492.0
Bottom of Channel 468.0
LOCK
ROCK +25
-35.0
N.B. Elevations, with reference to Present W.S. in Upper Reach.

PLANCHE N° 10.

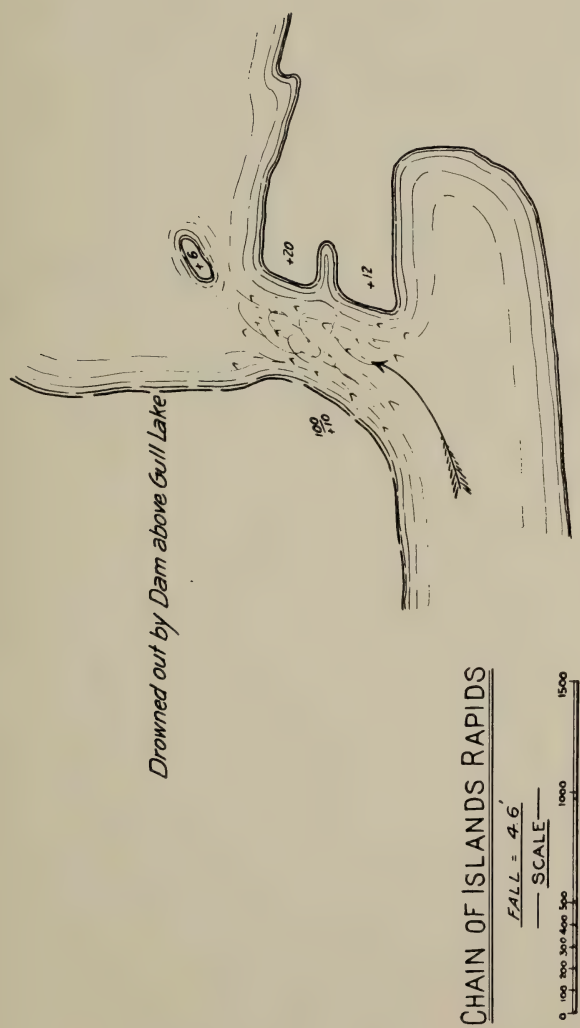
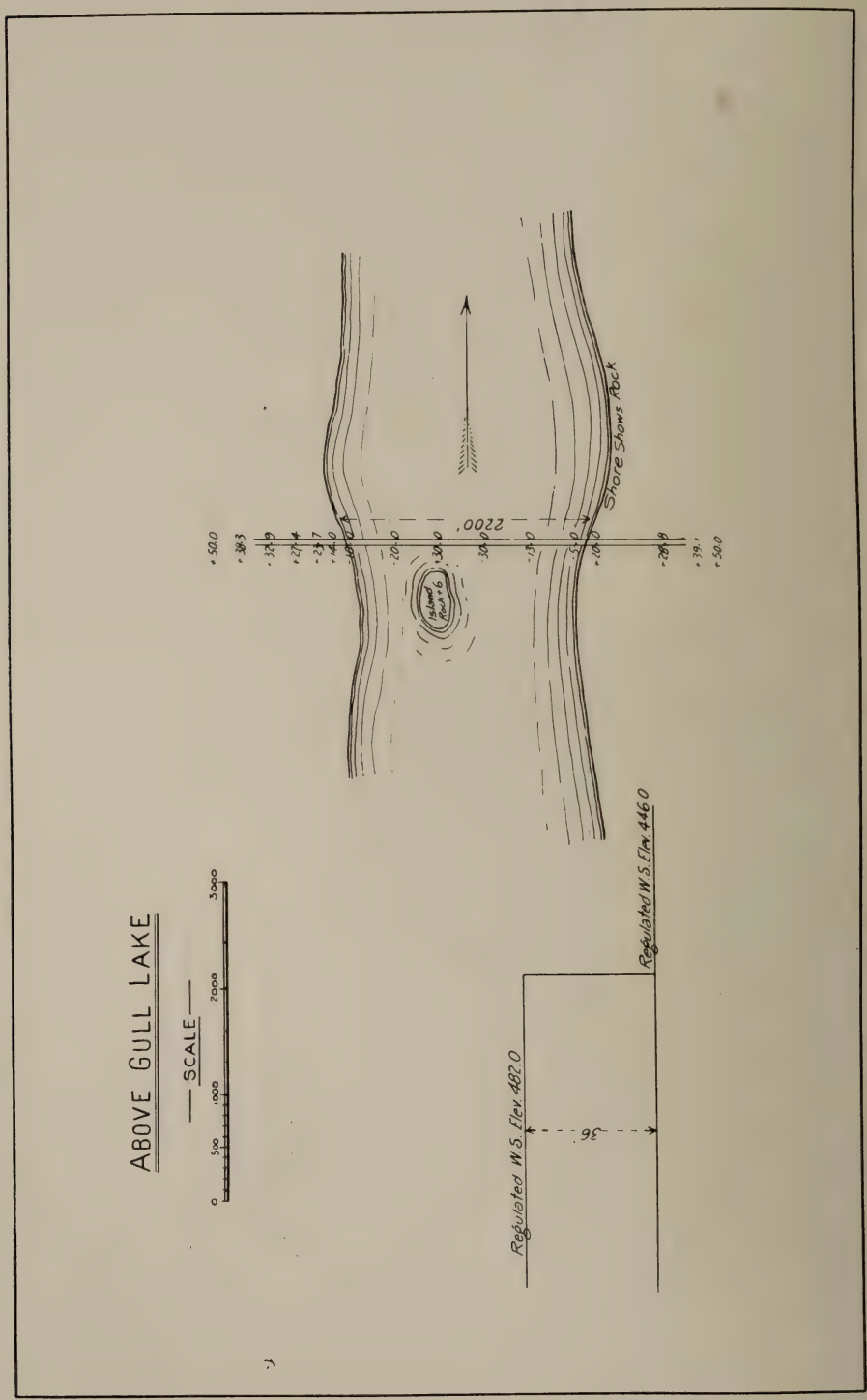

CHAIN OF ISLANDS RAPIDS
FALL = 4.6'
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Drowned out by Dam above Gull Lake
+6
+20
+12
+10
+8

PLANCHE N° 11.


ABOVE GULL LAKE
SCALE
0
500
1000
2000
3000
Shore Shows Rock
2200'
Island Rock +6
+50.0
+38.3
+32.9
+27.4
+23.7
+14.0
+18.0
+20.0
+30.0
+30.0
+13.0
+5.0
+20.0
+28.9
+39.1
+50.0
Regulated W.S. Elev. 446.0
Regulated W.S. Elev. 482.0
36'

DCC. PARLEMENTAIRE No 19b

PLANCHE N° 12.

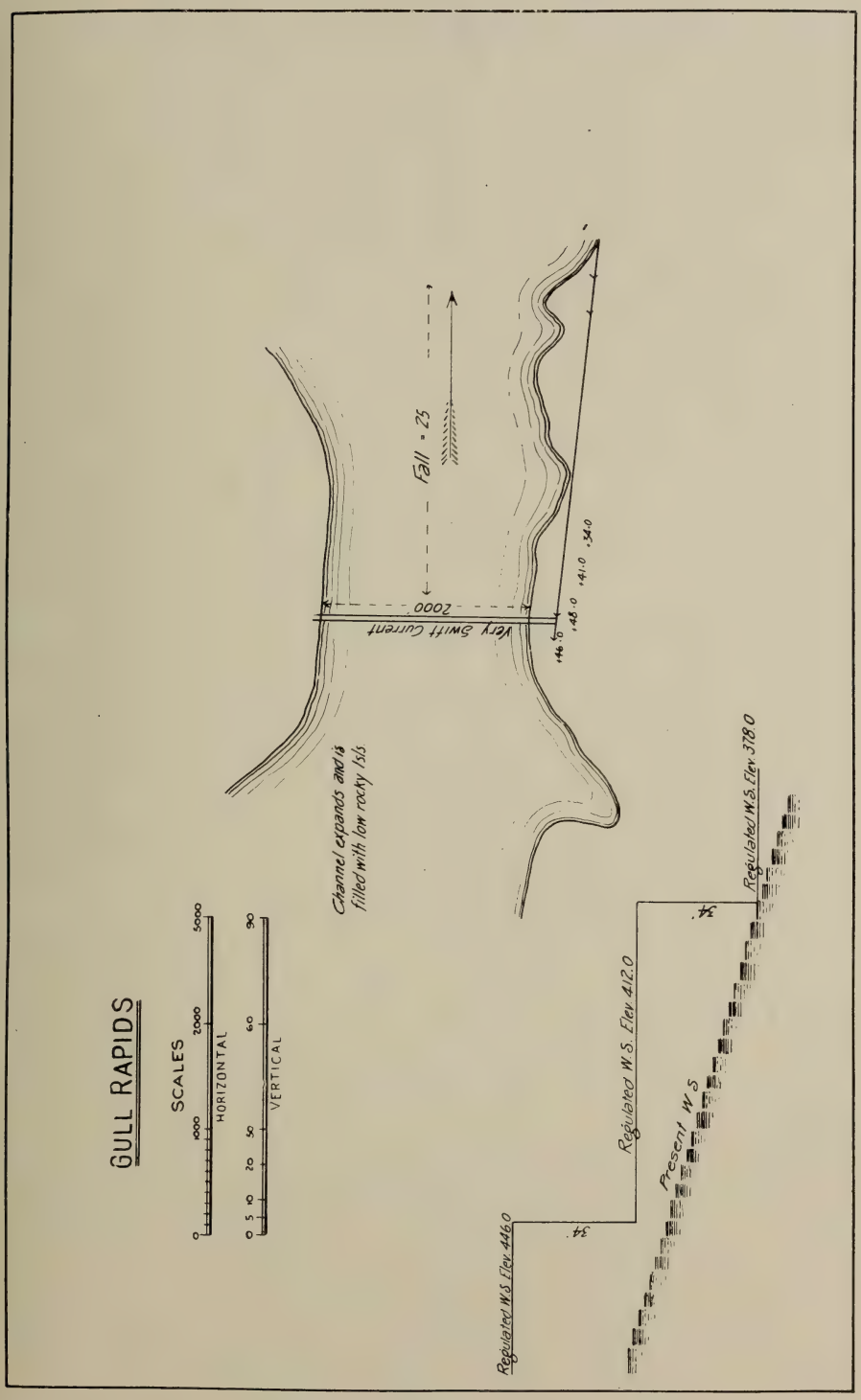
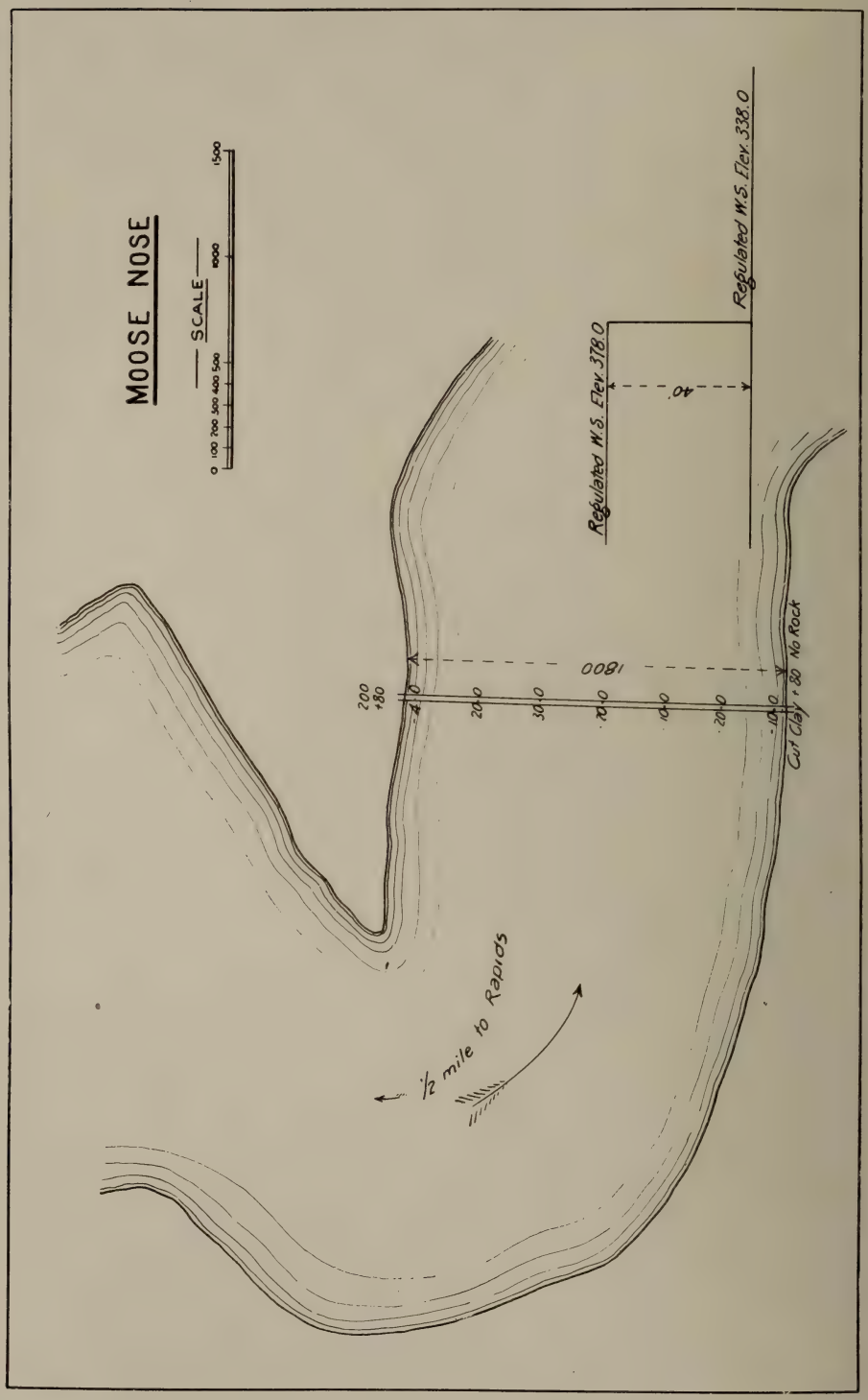


PLANCHE N° 13.


MOOSE NOSE
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Regulated W.S. Elev. 378.0
Regulated W.S. Elev. 338.0
40'
1800
200
+80
20.0
30.0
20.0
10.0
20.0
10.0
Cut Clay + 80 No Rock
½ mile to Rapids

Après qu'on a laissé les Grands Rapides, on doit passer par le rapide Chaîne des Iles (gravure n° 10) pour arriver au lac Split. Si un barrage était construit dans la rivière, immédiatement en haut du lac Gull (gravure n° 11) pour élever le niveau de l'eau d'environ 35 pieds, à cet endroit, tous les rapides disparaîtraient depuis le lac Split jusqu'à ce point. Le lac Split serait exhaussé de 12 pieds et les rapides Chaîne des Iles seraient comblés.

Comme il faudrait éliminer aussi les courants dans le lac Gull, on devra construire un autre barrage pour élever légèrement le niveau du lac Gull.

Depuis le barrage proposé jusqu'à l'extrémité des 25 pieds de chute, il y a une distance d'environ 3,000 pieds, de sorte qu'avec un remblai en avant on peut atteindre le niveau suivant au moyen de deux écluses.

Les autres rapides Gull et les petits rapides, immédiatement au-dessus de Moose-Nose-Point, peuvent être éliminés par un barrage construit immédiatement en bas de Moose-Nose-Point (gravure n° 13). Les rives sont hautes et la largeur de la rivière est de 1,800 pieds.

Il n'y a pas de roc à cet endroit, quoique l'on en voit dans la rivière à un mille plus haut, là où les bords sont bas, tout près de l'eau

Si l'on construisait ensuite un barrage, quelque part aux premiers rapides Kettle (gravure n° 14), on pourrait maintenir un niveau suffisamment élevé pour faire disparaître tous les rapides en arrière jusqu'à Moose-Nose-Point.

Nous n'avons pu obtenir qu'une idée superficielle de tous les autres endroits depuis cette dernière place jusqu'à l'embouchure de la rivière.

A partir du dernier barrage jusque près du pied des rapides Kettle, tous les rapides pourraient être éliminés par un barrage placé immédiatement en haut de la partie étroite de la rivière (gravure n° 15).

Avec un remblai d'environ trois-quarts de mille en avant, et une autre écluse à l'extrémité, on peut surmonter 54 pieds.

L'endroit le plus convenable, qui vient ensuite pour construire un barrage, est à la tête des rapides Long-Spruce (gravure n° 16), et au moyen d'un remblai d'environ 2,000 pieds, on peut surmonter 60 pieds.

Le barrage d'ensuite devrait être placé dans les rapides Long-Spruce. La largeur moyenne du chenal dans ce rapide est d'environ 2,800 pieds, les bords sont tous rocailleux sur tout le parcours, et quoique l'on n'ait pas fait de sondages, la profondeur moyenne ne peut pas être considérable car le courant est très fort.

L'endroit choisi ensuite pour construire un barrage est situé en haut du dernier rapide Limestone (gravure n° 18).

La largeur de la rivière, à cet endroit, est de 2,200 pieds et les rives sont favorables à cette construction. Les sondages sont indiqués sur la gravure.

L'autre barrage devrait être placé environ au " Point Extrême de la Navigation " (gravure n° 19).

A partir de cet endroit jusqu'à Seal-Islands, la rivière a une chute uniforme d'environ un pied au mille, mais le courant est très rapide, et il faudra construire deux barrages. Les endroits, où l'on a fait des sondages, sont indiqués au " Point Extrême de la Navigation ", à Dear-Islands, et immédiatement en bas de Seal-Islands (Gravures nos 20, 21 et 22.)

Après avoir passé Seal-Islands, le chenal est irrégulier sur une distance d'environ 15 milles en descendant la rivière, c'est-à-dire à mi-chemin environ entre Flamborough Head et Beacon Point. Depuis cet endroit jusqu'à la baie d'Hudson, il y a un bon chenal d'eau à marée basse.

Respectueusement soumis,

E. S. MILES,

*Assistant-ingénieur.*

M. A. R. DUFRESNE,
Ingénieur de district,
504 Edifice Ashdown,
Winnipeg, Man.

PLANCHE N° 14.

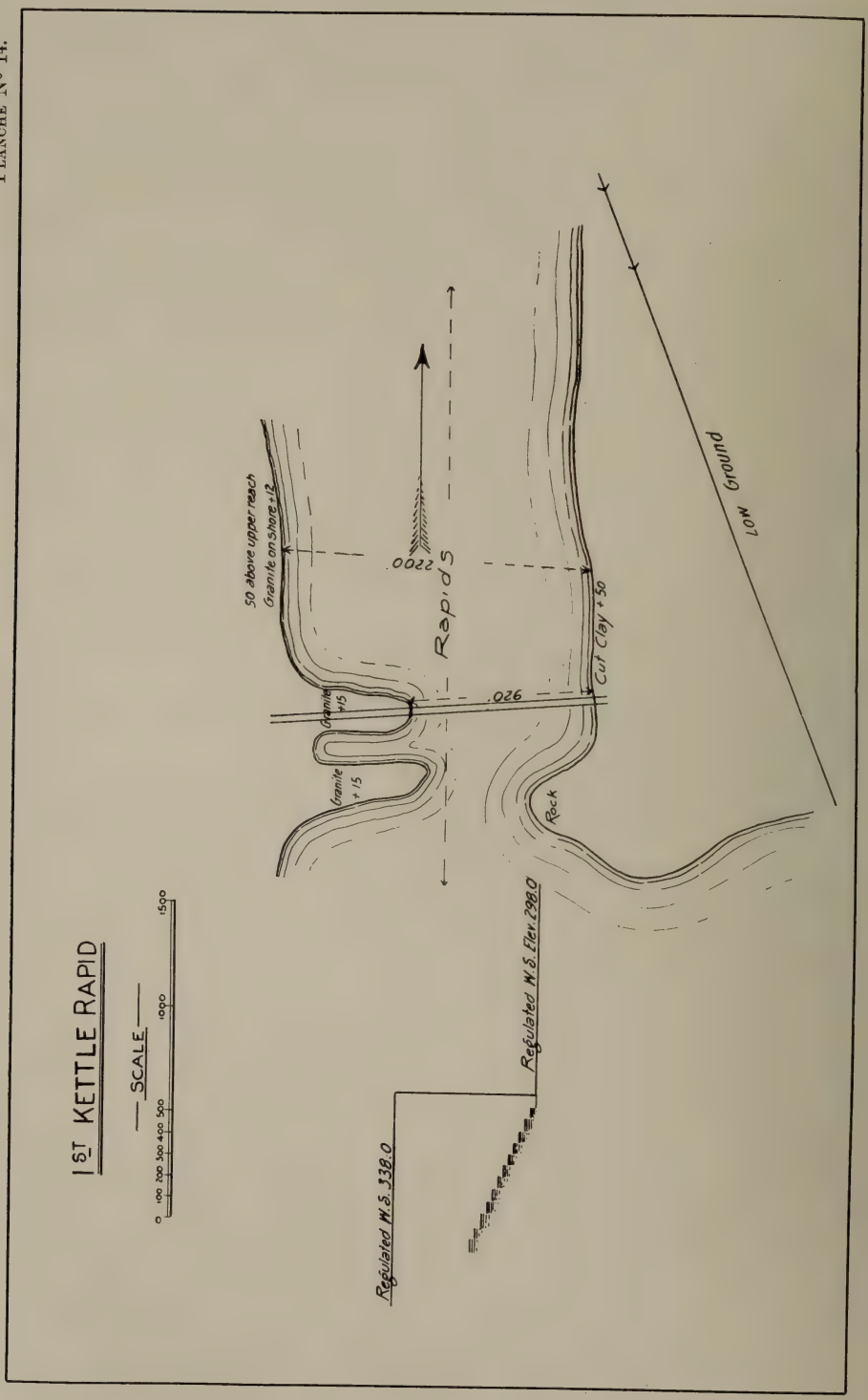

1ST KETTLE RAPID
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Regulated W.S. 338.0
Regulated W.S. Elev. 298.0
Rapids
.0022
.026
50 above upper reach
Granite on shore +12
Granite +15
Granite +15
Rock
Cut Clay +50
10 M Ground

PLANCHE No 15.

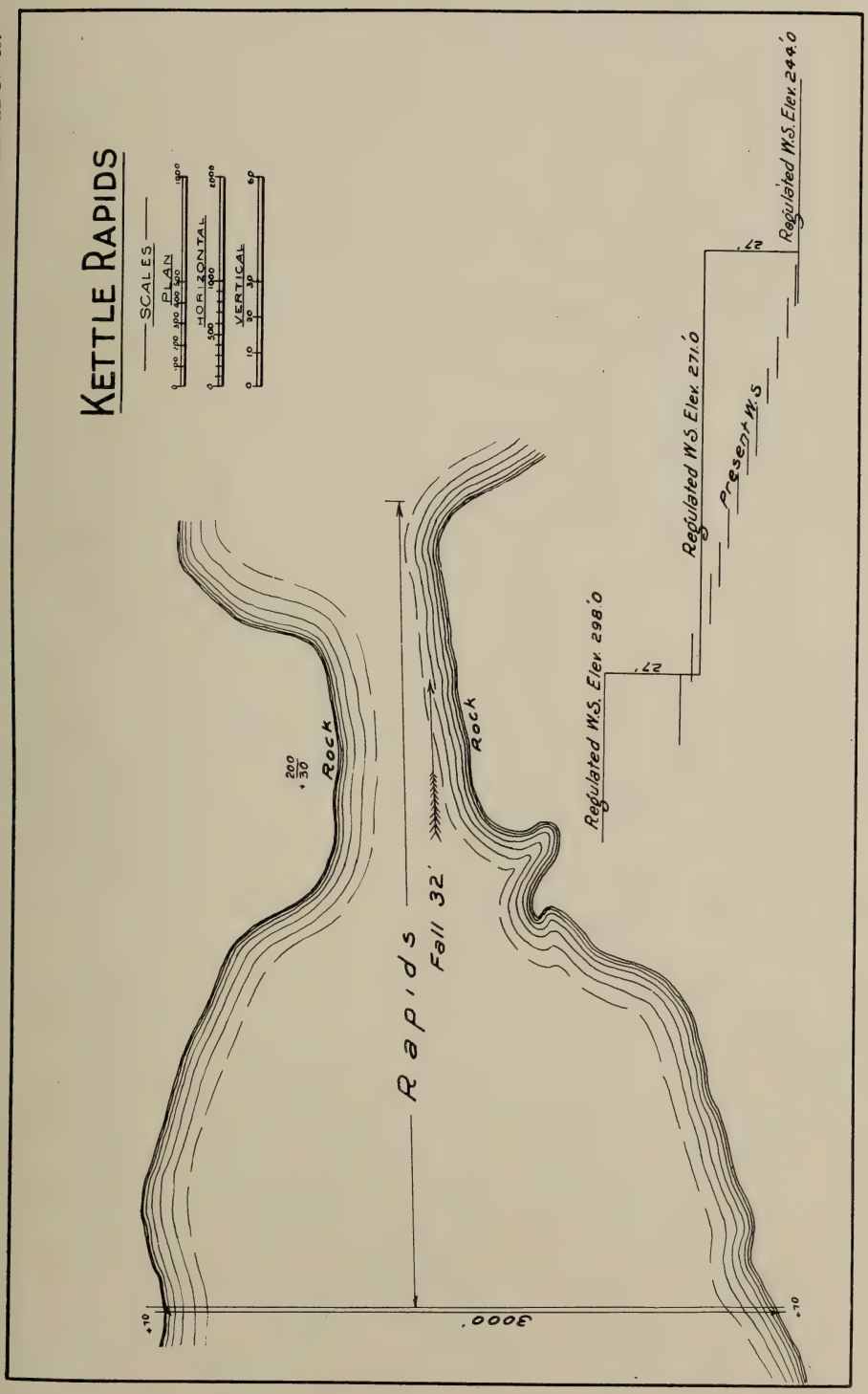


PLANCHE N° 16.

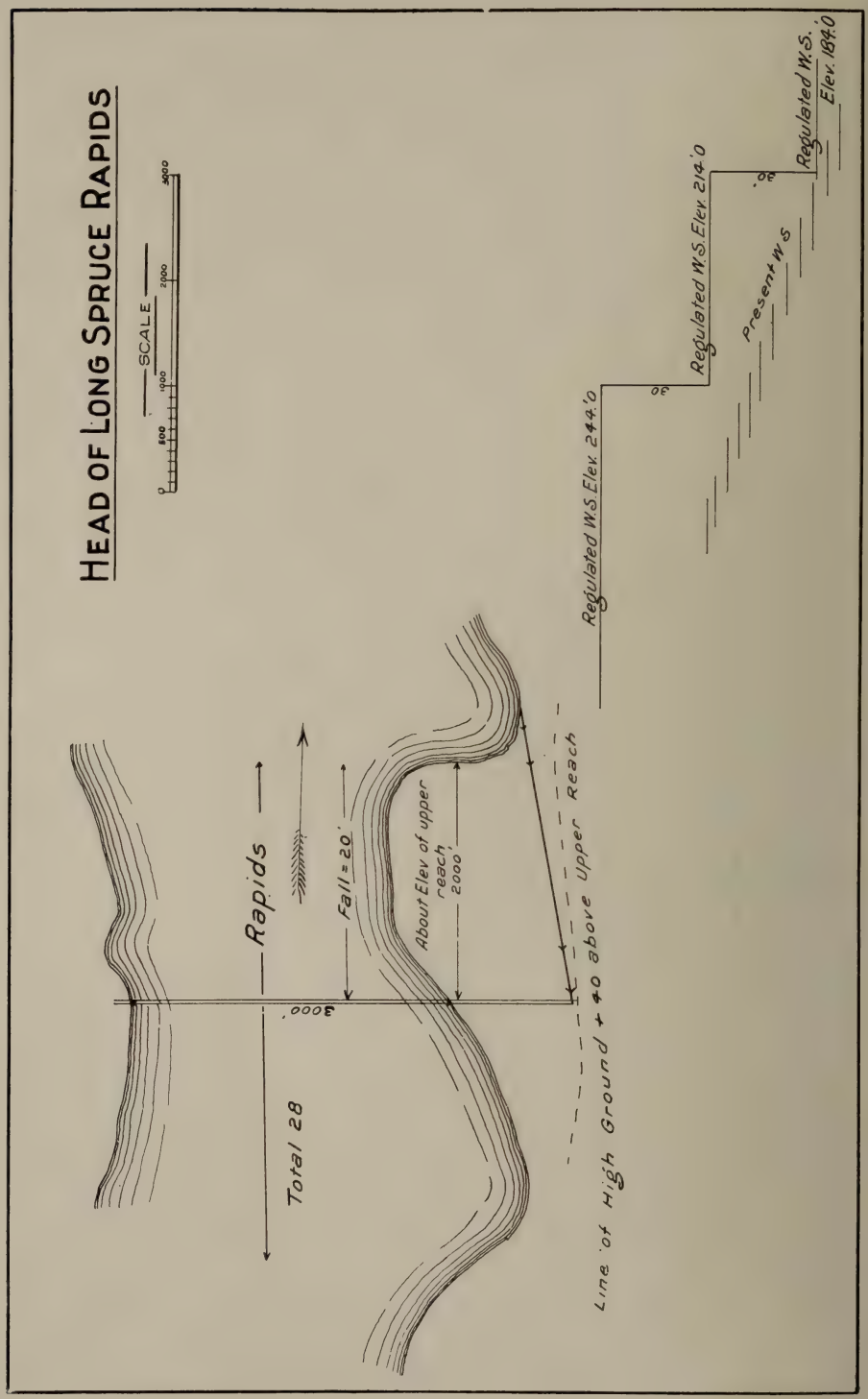

HEAD OF LONG SPRUCE RAPIDS
SCALE
0
500
1000
2000
3000
Rapids
Total 28
3000'
Fall = 20'
About Elev of upper reach 2000'
Line of High Ground + 40 above Upper Reach
Regulated W.S. Elev. 244.0
30'
Regulated W.S. Elev. 214.0
30'
Present W.S.
Regulated W.S. Elev. 184.0

PLANCHE N° 17.

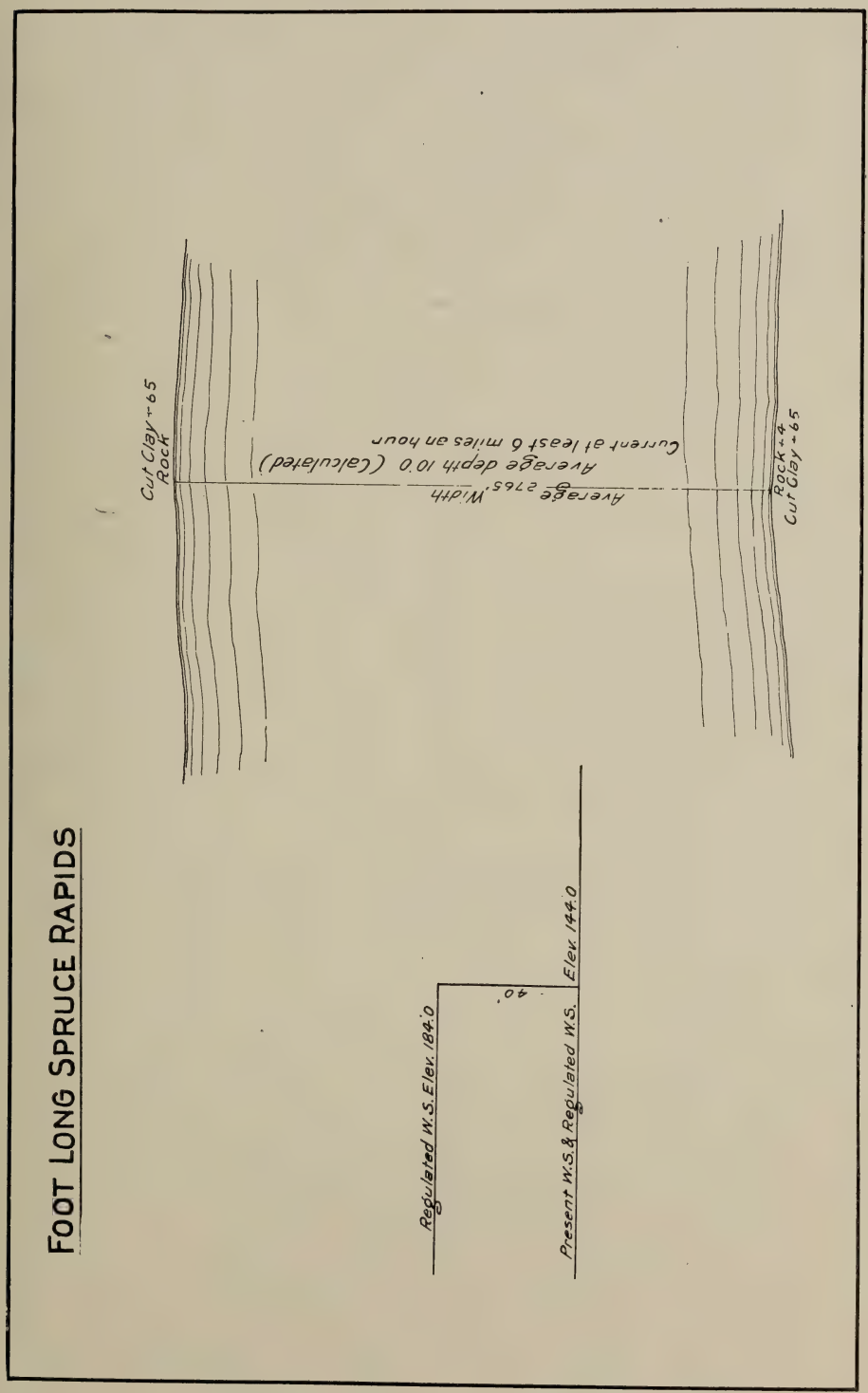

FOOT LONG SPRUCE RAPIDS
Regulated W.S. Elev. 184.0
Present W.S. & Regulated W.S.
40'
Elev. 144.0
Cut Clay + 65
Rock
Average 276 5' Width
Average depth 10.0 (Calculated)
Current at least 6 miles an hour
Rock + 4
Cut Clay + 65

PLANCHE N° 18.

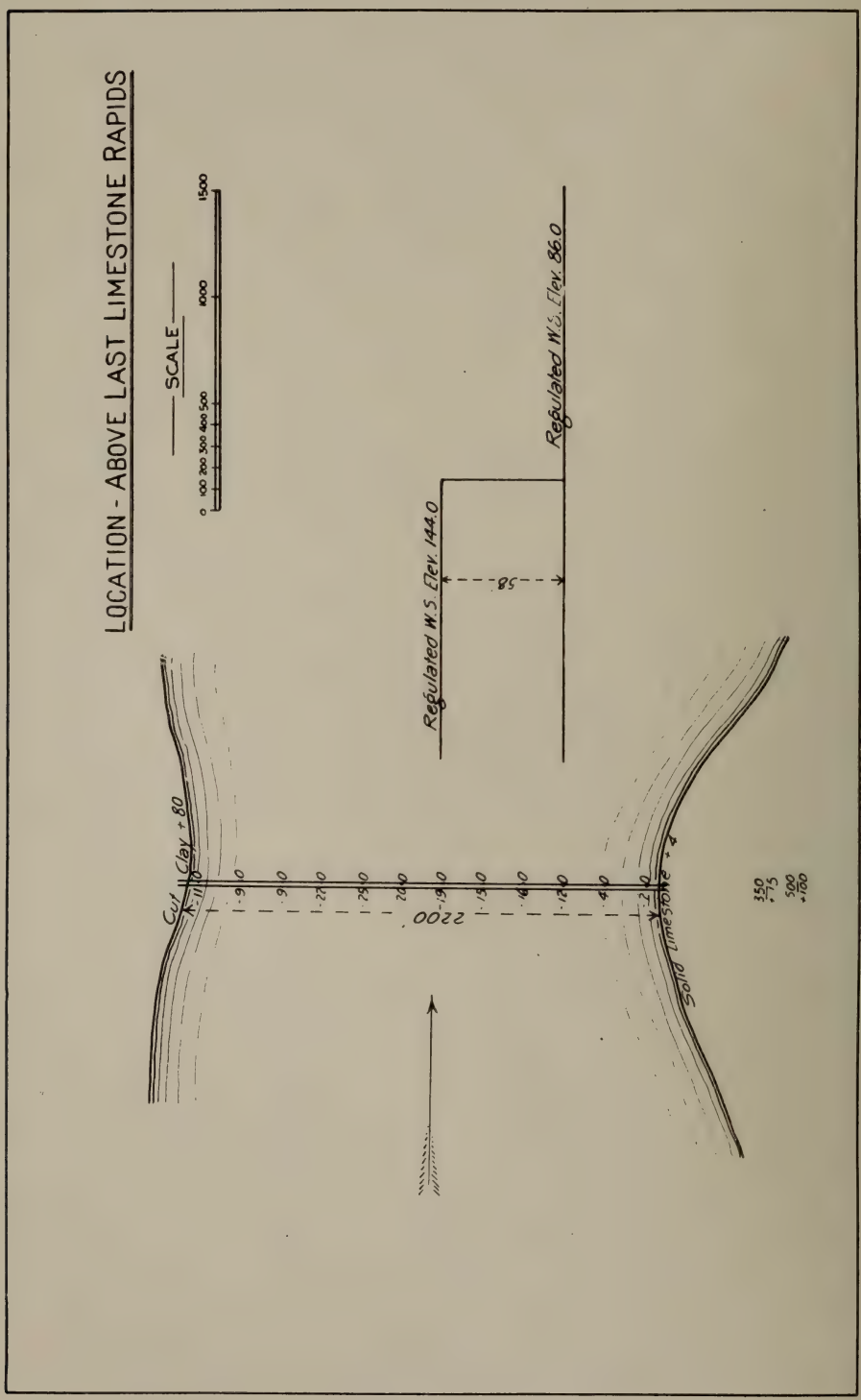

LOCATION - ABOVE LAST LIMESTONE RAPIDS
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Regulated W.S. Elev. 86.0
Regulated W.S. Elev. 144.0
58'
Cut Clay + 80
Solid Limestone + 4
2200'
350 +75
500 +100

PLANCHE N° 19.

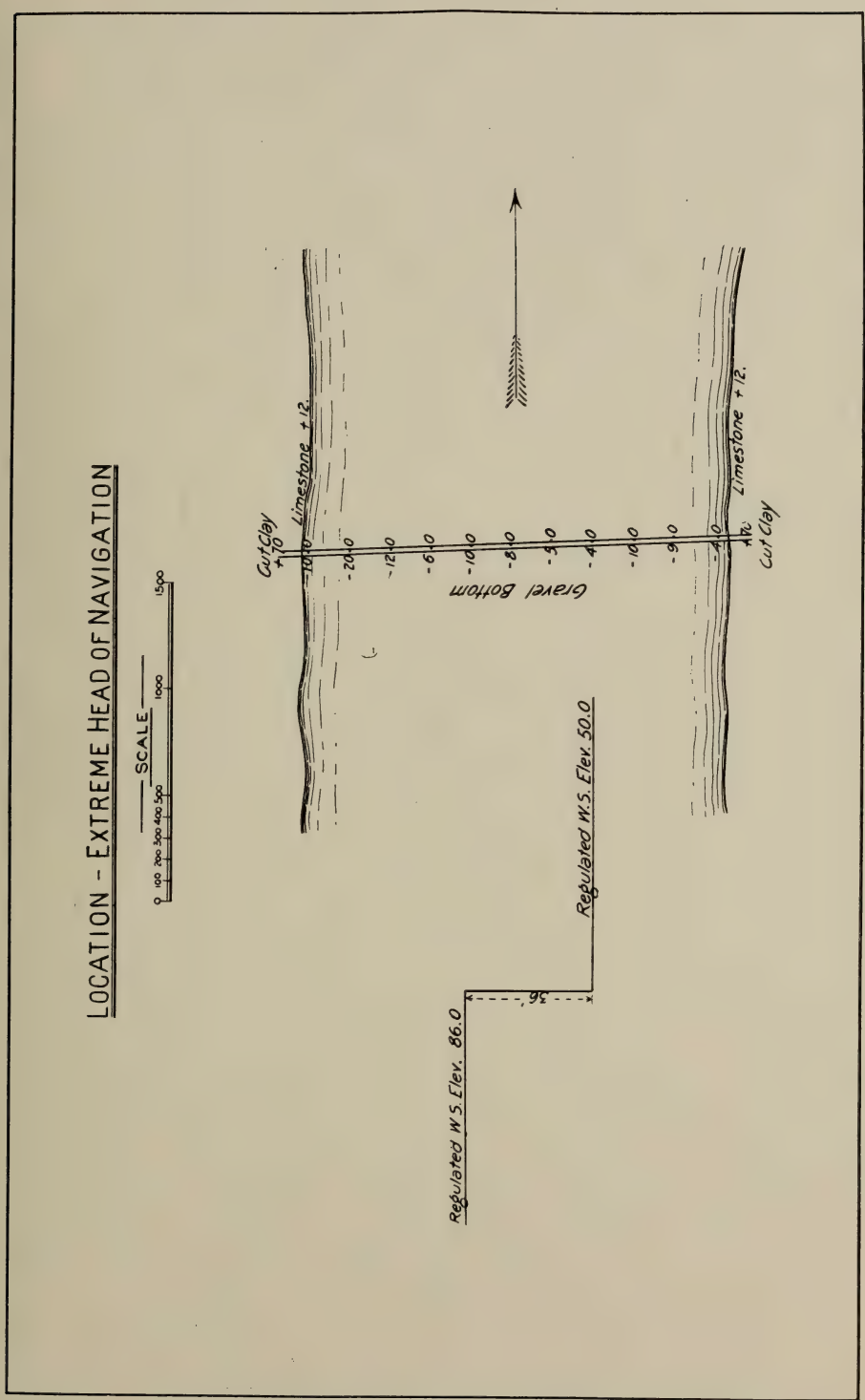
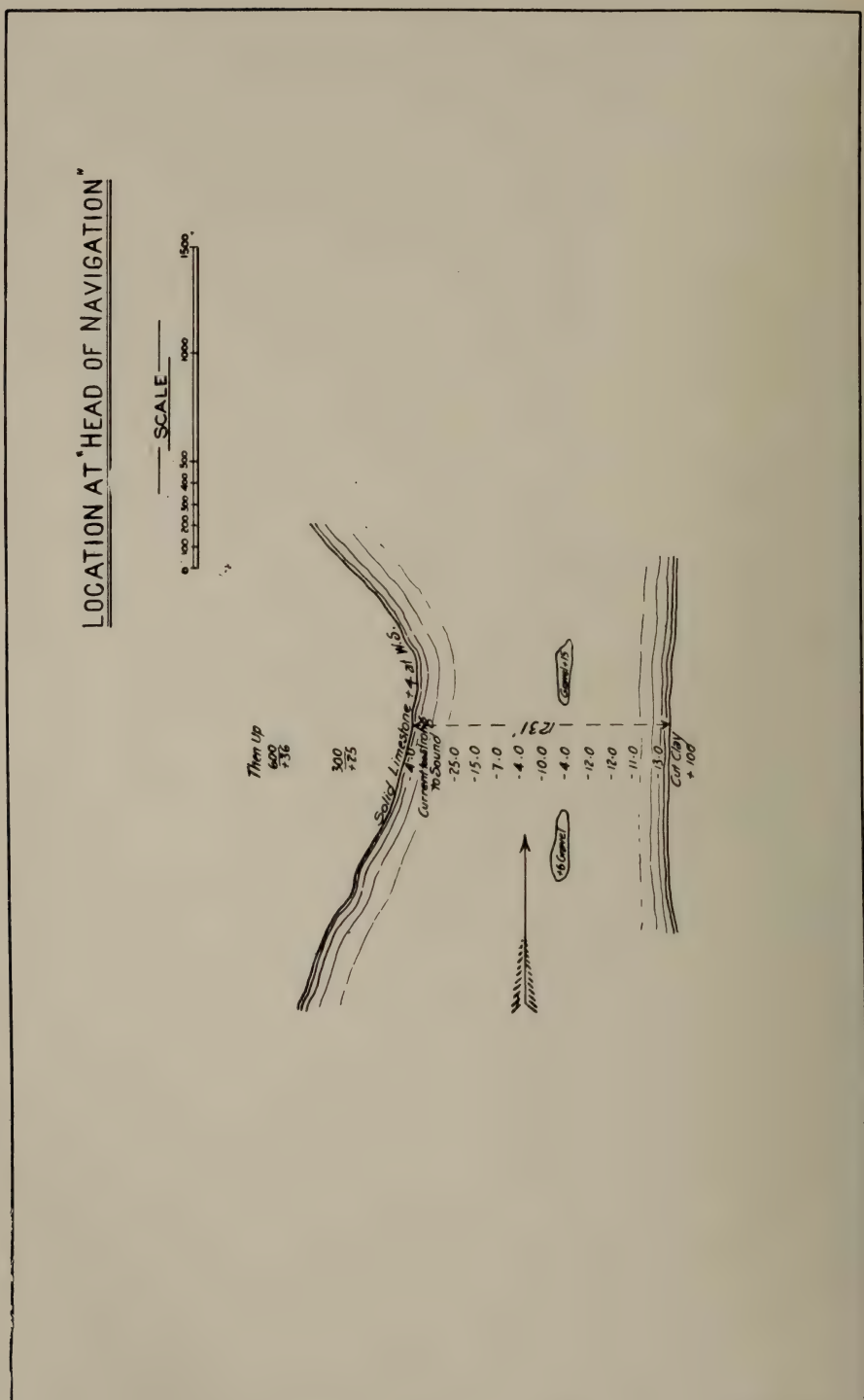

LOCATION - EXTREME HEAD OF NAVIGATION
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Cut Clay
+7.0
Limestone +12.
-10.0
-20.0
-12.0
-6.0
-10.0
-8.0
-5.0
-4.0
-10.0
-9.0
-4.0
Gravel Bottom
Limestone +12.
Cut Clay
Regulated W.S. Elev. 50.0
36'
Regulated W.S. Elev. 86.0

PLANCHE N° 20.


LOCATION AT "HEAD OF NAVIGATION"
SCALE
0 100 200 300 400 500 1000 1500
Then Up
600
+36
300
+25
Solid Limestone +4 at W.S.
-4.0
Current Bottom to Sound
-25.0
-15.0
-7.0
-4.0
-10.0
-4.0
-12.0
-12.0
-11.0
-13.0
Cut Clay
+100
Gravel +15
+6 Gravel

DCC. PARLEMENTAIRE No 19b

PLANCHE N° 21.

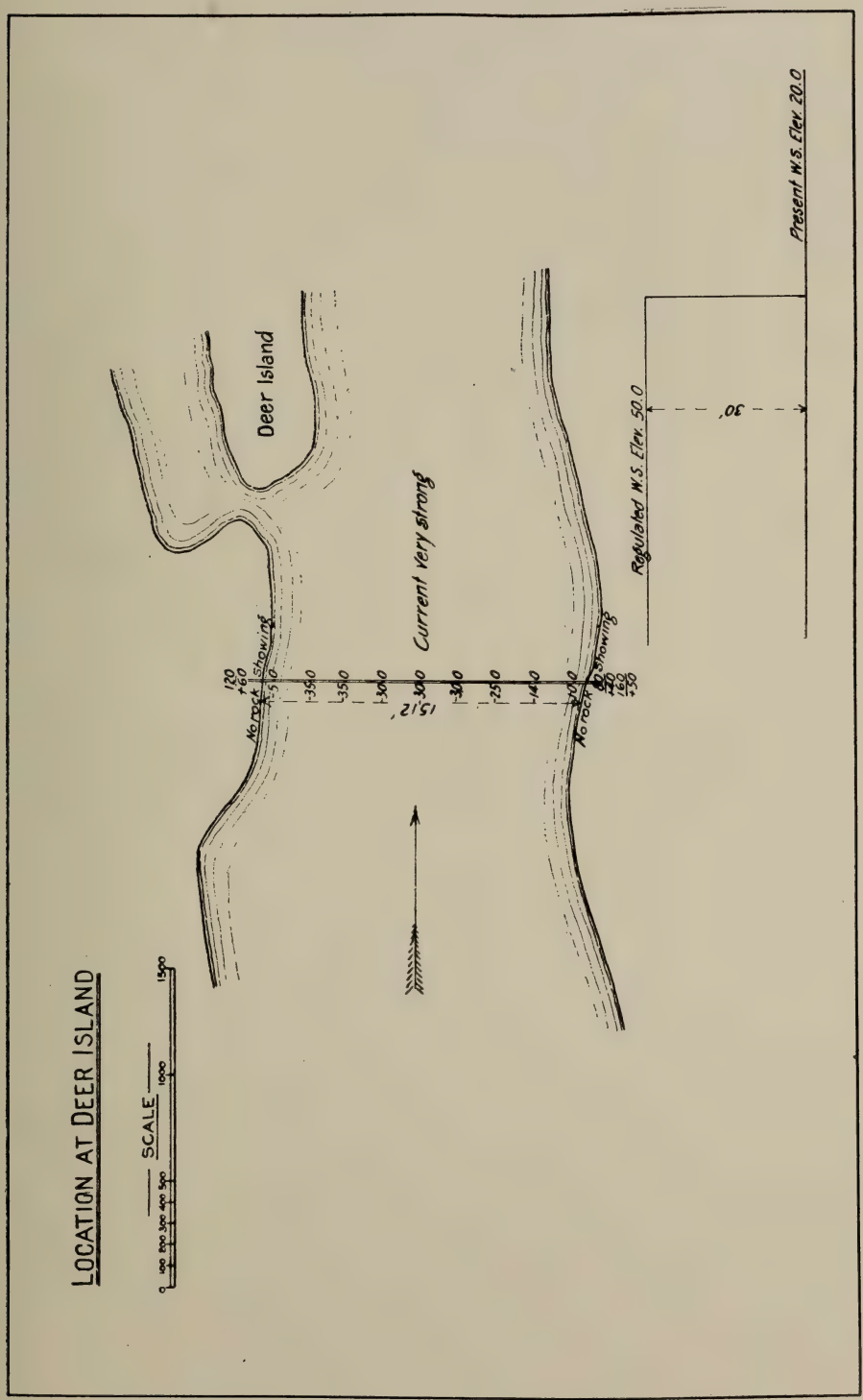
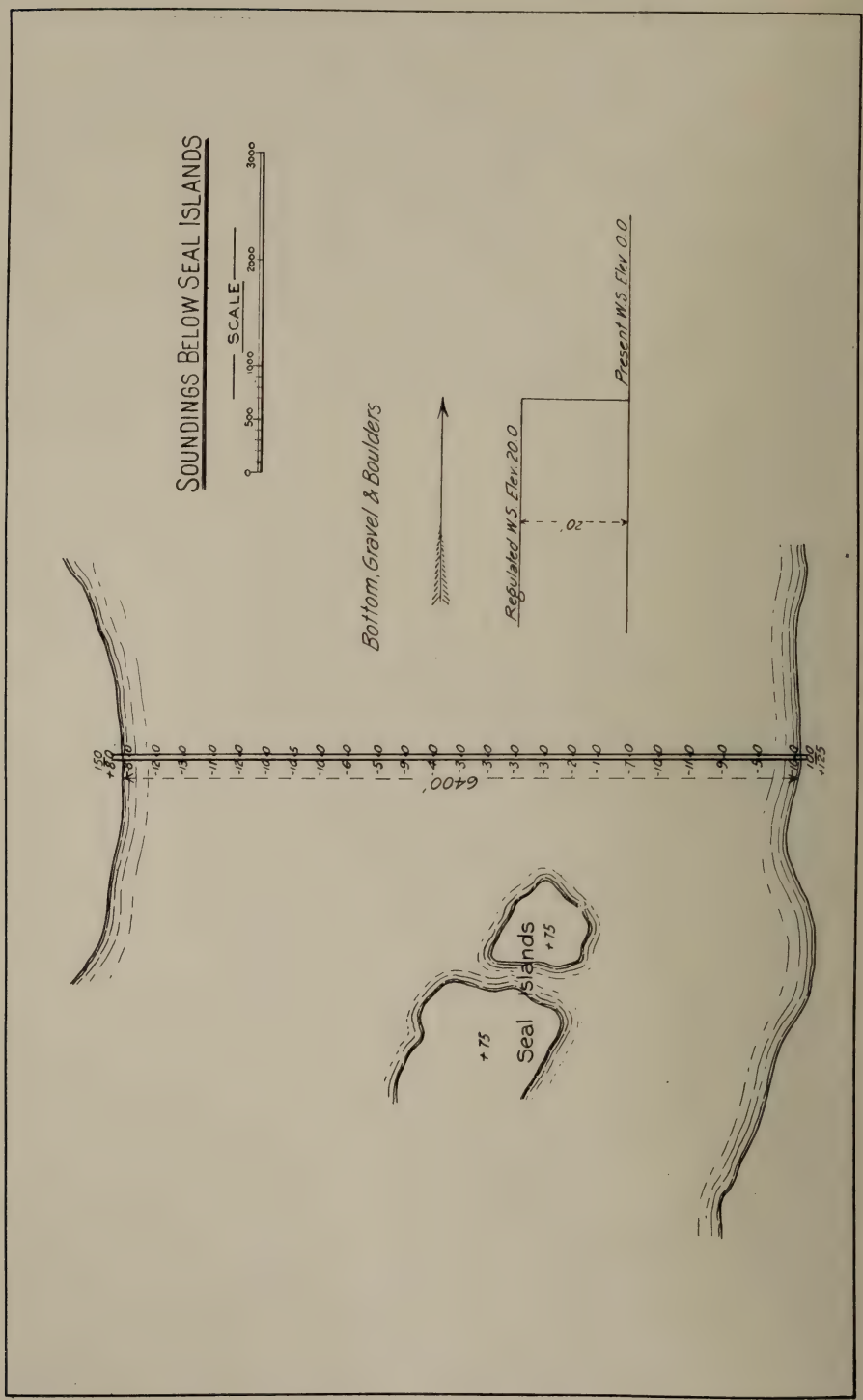


PLANCHE N° 22.


SOUNDINGS BELOW SEAL ISLANDS
SCALE
0
500
1000
2000
3000
Bottom, Gravel & Boulders
Regulated W.S. Elev. 20.0
.02
Present W.S. Elev. 0.0
6400'
Seal Islands
+75
+75

## SOMMAIRE DES LOCALITÉS DES ÉCLUSES ET DES BARRAGES.

| Localité. | Nombre d'écluses. | Nombre de barrages. | Chûte du sas. |
|---|---|---|---|
| Portage Whisky Jack | 2 | 0 | 45 pieds. |
| Rapides Ebb et Flow | 1 | 3 | 17 " |
| Chûtes White Mud | 1 | 0 | 29 " |
| Rapides Bladder | 1 | 1 | 20 " |
| Rapides Chaîne de Roches | 1 | 1 | 35 " |
| Devil's Creek | 1 | 1 | 27 " |
| Grands Rapides | 1 | 1 | 45 " |
| En haut du lac Gull | 1 | 1 | 36 " |
| Rapides Gull | 2 | 1 | 68 " |
| Moose Nose Point | 1 | 1 | 40 " |
| Tête des rapides | 1 | 1 | 40 " |
| Pieds " | 2 | 1 | 54 " |
| Tête des rapides Long Spruce | 2 | 1 | 60 " |
| Pieds " " | 1 | 1 | 40 " |
| En haut du dernier rapide Limestone | 2 | 1 | 58 " |
| Point extrême de la navigation | 1 | 1 | 36 " |
| Deer Island | 1 | 1 | 30 " |
| Seal Islands | 1 | 1 | 20 " |
| | 23 | 18 | |

N. B.—Les écluses auront 280 x 45 pieds et seront disposées pour 14 pieds de navigation à la marée basse.

## TABLEAU DES DISTANCES EXTRAIT DE L'ARPENTAGE OTTO J. KLOTZ EN 1884.

Distances depuis Warren's Landing, Lac Winnipeg :—

| | |
|---|---|
| A Playgreen Point | 11¼ milles. |
| Norway House | 23½ " |
| Sea Falls | 43⅝ " |
| Lac Pipestone | 71¼ " |
| Lac la Crosse, poste de la Cie Baie d'Hudson | 83½ " |
| Rapides Ebb et Flow | 92⅞ " |
| Chûte White Mud | 96¾ " |
| Rapides Bladder | 104⅝ " |
| Fourches, Lac aux Canards | 106¾ " |
| Rapides Over the Hill | 111 " |
| Rapides Red Rock | 114½ " |
| Rapides Chaîne de Rochers | 119¾ " |
| Lac Sepewesk | 122¾ " |
| " décharge | 155 " |
| Devil's Creek | 168 " |
| Rapides Devil | 210 " |
| Grands Rapides | 226⅛ " |
| Rapides Chaîne des Iles | 230½ " |
| Lac Split | 232½ " |
| Lac Split, poste de la Cie de la baie d'Hudson | 246¾ " |
| Lac Gull | 275⅝ " |
| Rapides du Lac Gull | 285⅝ " |
| Rapides Kettle | 319½ " |
| Rapides Long Spruce | 326¾ " |
| Rapides Limestone | 344½ " |
| Point extrême de la navigation | 355¾ " |
| Seal Islands | 404¾ " |
| Baie d'Hudson | 429¾ " |

## ÉLÉVATIONS APPROXIMATIVES DE L'EAU A CERTAINS POINTS DE LA RIVIÈRE NELSON.

| Localité. | Élévation. |
|---|---|
| Warren's Landing | 700 pds au-dessus du niveau de la mer. |
| Lac la Crosse | 650 pds " " |
| Pied des rapides Bladder | 586 pds " " |
| Entrée du Lac Sepewesk | 552 pds " " |
| Tête des Grands Rapides | 504 pds " " |
| Lac Split | 470 pds " " |
| Pied des rapides Gull | 350 pds " " |
| Pied des rapides Kettle | 242 pds " " |
| Pied des rapides Long Spruce | 150 pds " " |
| Pied des rapides Limestone | 50 pds " " |
| Seal Islands | 0 pds " " |

# CANADA

---

# RAPPORT ANNUEL

DU

# MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

## DU 1er AVRIL 1909 AU 31 MARS 1910

*Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.*

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI.
1912

[N° 20—1911.]

*A Son Excellence le très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet: Chevalier Grand'Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er avril 1909 et le 31 mars 1910.

Le tout respectueusement soumis,

GEO. P. GRAHAM,
*Ministre des Chemins de fer et Canaux.*

# TABLE DES MATIÈRES.

Partie. Page.

Rapport du sous-ministre . . . . . VII.

APPENDICES.

I Rapport du comptable en chef du ministère . . . . . 4

II Rapport de l'avocat du ministère, comprenant:
Contrats pour construction de chemins de fer . . . . . 66
Contrats passés . . . . . 68
Affermage de pouvoirs hydrauliques, autres propriétés publiques . . 72
Transmission de propriété . . . . . 86
Dommages remis . . . . . 94

III Rapports des administrateurs et autres hauts fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat . . . . . 105
Rapport de la commission administrant le fonds de prévoyance des chemins de fer de l'Etat . . . . . 207

IV Rapport de l'Ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer National Transcontinental . . . . . 211

V Rapport sur les levés topographiques du chemin de fer de la Baie-d'Hudson . . . . . 217

VI Rapport du conseil des ingénieurs du pont de Québec . . . . . 241

VII Rapports des ingénieurs surintendants et des surintendants des canaux . . . . . 245

VIII Chemin de fer Intercolonial, distances sur le . . . . . 315
Embranchement de Windsor, distances sur l' . . . . . 315
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, distances sur le . . . . . 317
Relevés spéciaux du trafic annuel sur les chemins de fer de l'Etat . . . . 319
Relevés spéciaux concernant les frais de construction et d'agrandissement des canaux . . . . . 320
Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux, saison de 1909 . . . . 321
Etat comparatif du mouvement des marchandises, par voie des canaux, en 1909 . . . . . 322
Dessins schématiques d'écluses . . . . . 338
Routes de canaux et dimensions d'écluses . . . . . 339

IX Lois concernant les subventions aux chemins de fer . . . . . 351

## CARTES.

(Dans pochette séparée).

## CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Colombie-Britannique et Alberta, régions du nord.
3. Colombie-Britannique et Alberta, régions du sud.
4. Manitoba et partie de Saskatchewan.
5. Ontario et Manitoba.
6. Ontario et Québec.
7. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile-du-Prince-Edouard et partie de Québec.

## CANAUX.

8. Canal du Saut-Sainte-Marie.
9. Welland.
10. Trent et Murray.
11. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.

# RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

A l'honorable Geo. P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux, et ceux d'autres fonctionnaires du ministère se trouvent dans les annexes.

Dans la partie I se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, et sur chacun des chemins de fer de l'Etat, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

Le 5 février 1910, M. M. J. Butler, C.M.G., qui agissait à la fois comme sous-ministre et ingénieur en chef, s'est démis de ses fonctions, et en prenant moi-même à cette date la charge de sous-ministre, le ministère en revint au principe d'avoir un fonctionnaire spécial comme ingénieur en chef. Cette position fut alors donnée, le 22 avril 1910, à M. W. A. Bowden, qui avait déjà rempli ces mêmes fonctions quelque temps auparavant.

Un autre changement important a été la constitution, en vertu d'un décret ministériel portant la date du 20 avril 1909, d'une "Commission d'administrateurs des chemins de fer de l'Etat", à laquelle est maintenant dévolue la charge de mettre à exécution les divers détails se rattachant au fonctionnement de ces chemins de fer.

## SOMMAIRE GENERAL.

Les dépenses du ministère pendant l'exercice clos le 31 mars 1910 pour les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et des canaux, et de plus pour les subventions accordées par le parlement à d'autres entreprises de chemins de fer se décomposent comme suit:—

Pour les chemins de fer, un total de $32,862,094.46, dont $21,505,975.91 ont été portés au compte du capital, $2,260,214.59 aux recettes, et $9,095,903.96 au revenu.

Les dépenses portées au compte du capital comprennent $19,968,126.86 pour la section-est (Moncton-Winnipeg) du chemin de fer National Transcontinental, que construit une commission, et $53,042.63 pour levés topographiques d'un chemin de fer allant à la Baie-d'Hudson.

Les dépenses portées au compte du revenu comprennent un total de $2,048,097.05 pour subventions à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, $112,465.04 à la commission des chemins de fer du Canada, $17,644.66 pour inspecteur du Grand-Tronc-Paci-

fique, et $111,788.02 pour dresser les plans de reconstruction du pont devant traverser le Saint-Laurent en amont de Québec, et qui porte le nom de pont de Québec.

Les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial ont été de $9,923,479.78, à savoir: pour le compte du capital $1,278,409.45, et pour celui du revenu $8,645,070.33.

Pour l'entretien de l'embranchement de Windsor, il a été dépensé $23,549.90 au compte des recettes.

Les dépenses faites pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ont été de $633,680.70 dont $206,396.97 pour le compte du capital et $427,283.73 pour celui du revenu.

Pour les canaux, un total de $3,259,097.18, dont $1,650,706.64 ont été portés au compte du capital, $489, 256.68 au revenu, $604,899.26 pour le personnel, et $514,234.60 pour les réparations, ces deux derniers item ayant été portés au compte du revenu.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $4,706.79 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le grand total des dépenses sur les chemins de fer et les canaux s'est chiffré par $36,125,898.43.

Le revenu total provenant du chemin de fer et des canaux de l'Etat a été de $9,841,347.99, dont les canaux* ont donné $193,384.28, et les loyers de forces hydrauliques $168,893.63. Les chemins de fer ont produit $9,647,963.71.

Le total des dépenses de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la date de la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1910, s'élève, au compte du capital, à $236,654,665.29, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à même le capital à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne-mère. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé, un total de $202,532,757.03, soit un total de $439,187,422.32. Sur ce montant, la somme de $13,881,460.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la confédération sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le chemin de fer Intercolonial.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, antérieurement au et depuis le 1er juillet 1867 au 31 mars 1910, s'élèvent, pour le compte du capital, à $96,982,449.37, dont $20,593,966.13 ont été dépensés antérieurement à la Confédération, et à même le fonds consolidé à $29,346,507.21, formant un total de $126,328,956.58.

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, jusqu'au 31 mars 1910, sont, comme il est dit ci-dessus, de $565,516,378.90, auxquelles il faut ajouter pour dépenses diverses, sur ces deux chefs, $810,358.32, formant un grand total de $566,-326,737.22.†

On trouvera des détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère, partie I, pages 3 à 50, inclusivement.

---

* Par le décret du 22 juin 1905, les péages sur les canaux de l'Etat ont été abolis, pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

†Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700, au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, sous l'empire de la 47e Vic. ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905 inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministere des Finances. (Voir les Comptes publics 1893-94, p. 10, et 1906, page 79.)

## CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN SERVICE.

Les chemins de fer de l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement et affermé pour le service), et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

On trouvra des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie III, contenant les rapports de l'ingénieur en chef du ministère, du directeur général des chemins de fer de l'Etat, et des fonctionnaires de ces chemins.

Les recettes brutes de toutes les voies de l'Etat pendant les douze mois, finissant le 31 mars 1910, se sont élevées à $9,647,963.71. Les frais d'exploitation se chiffrent par $9,095,903.96, soit un profit de $552,059.75.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se sont élevés à $8,645,-070.33; ses recettes ont été de $9,268,234.99, soit un gain de $623,164.66.

Les frais d'exploitation de l'embranchement de Windsor se sont élevés à $23,549.90; les recettes de l'Etat ont été de $60,653.98, soit un gain de $37,104.08.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $427,283.73; ses recettes ont été de $319,074.74, soit une perte de $108,208.99.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898, on a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169·81 milles à la ligne de l'Est.

Le contrat d'affermage avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, daté du 1er février 1898, a été confirmé par la loi 62-63 Victoria, chapitre 5 (1899). Il est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, le loyer annuel était fixé à $140,000.

A la date du 7 novembre 1899, sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria, chapitre 6 (1899), la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond céda à l'Est son chemin de fer tout entier depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière, ainsi que sa ligne d'embranchement depuis Saint-Léonard jusqu'à Nicolet.

Le 1er octobre 1904, l'Etat acheta le chemin de fer de l'Est du Canada, de Gibson à Loggieville, 123·67 milles, et il a repris, le 19 avril 1905, le pont de Frédéricton et St. Mary's, et des terrains contigus, 1·33 mille.

La longueur totale de la ligne du chemin de l'Intercolonial en service, dans le cours du dernier exercice, est restée la même que pendant l'exercice antérieur, savoir: 1,445·13 milles; sur cette longueur, 23·13 milles sont à voie double. Ce chiffre ne comprend pas les embranchements et les voies de garage, dont la longueur totale est de 382·71 milles.

### COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice expiré le 31 mars 1910 la dépense imputable sur le capital s'est élevée à $1,278,467.60. Déduction faite de la somme de $58.15 (comprenant un remboursement, etc.) il reste $1,278,409.45, ce qui porte à $92,273,073.51 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de la loi 54-55 Victoria, chapitre 50 (1891), et 62-63 Vic., chapitres 5 et 6 (1899), ainsi que sur l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada.

Les principaux articles portés au compte du capital durant l'année ont été comme suit (en omettant les "cents"): Nouveaux ateliers de machines et wagons avec matériel, et nouveau parc à marchandises à Moncton, $399,400; nouvelles machines pour ateliers, $95,799; agrandissements d'installation à Halifax, $179,953; remise de locomotives, atelier de machines à Rivière-du-Loup, $156,945; prolongement jusqu'au quai de Dalhousie, $27,500; construction de doubles voies, $68,977; augmentation du service d'eau, $42,482; nouvelles installations à différents endroits, $100,565.

La dépense imputable sur le capital a été de $2,588,822.71 moindre qu'en 1908-09, alors que $1,353,646 avaient été dépensés pour matériel roulant. L'année dernière, il n'y a eu aucune dépense de ce chef portée au capital.

COMPTE DU REVENU.

Les dépenses portées au compte du revenu sont groupées sous cinq chefs principaux, chacun de ces chefs étant divisé en plusieurs catégorie.

Les chefs principaux et les dépenses qui en relèvent, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, sont comme suit: Entretien des voies et structures (27 catégories), $1,629,254.81, et en regard crédit de $6,975.06 pour entretien de voies, et parcs, etc., en commun, soit un montant net de $1,622,279.75; entretien du matériel (21 catégories), $1,851,792.68; dépenses du trafic (5 catégories), $179,882.61; dépenses des transports (40 catégories), $4,870,874.65, en regard desquelles il y a un crédit de $86,206.89 pour le service des gares terminales et parcs en commun, soit une dépense nette de ce chef de $4,784,667.76; dépenses générales (8 catégories), $206,447.53.

La dépense totale, pour ces cinq chefs, s'est élevée à $8,645,070.33.

Les dépenses d'entretien des voies et structures comprennent les suivantes (omettant les "cents"): Traverses, $226,214; rails, $222,626; autres matériaux des voies, $128,667; ballast et voies, $533,502; enlèvement des glaces, neiges et sables, $91,124; ponts, viaducs et ponceaux, $66,082; passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et signaux, $37,516; bâtiments, aménagements et terrain, $140,304; entretien de voies, parcs et autres en commun, $44,161 (en regard est le crédit susmentionné).

Les dépenses d'entretien du matériel comprennent (en omettant les "cents"): Réparations et réfections de locomotives, $759,381; réparations et réfections de wagons-voyageurs, $338,494; wagons-marchandises, $583,914; machines et outils des ateliers, $33,297.

Les dépenses de trafic comprennent (en omettant les "cents"): Agences du dehors, $61,587; publicité, $37,232; papeterie et impressions, $24,810.

Les dépenses de transports comprennent (en omettant les "cents"): Mouvement des trains, $142,103; employés de stations, $626,729; fournitures et dépenses de stations, $86,785; chefs et commis de parcs de gares, $33,544; chefs de trains et aiguilleurs de gares, $121,899; mécaniciens de gares, $112,975; combustible pour locomotives de gares, $152,678; service des gares terminales et parcs en commun, $104,241 (en regard, crédit de $86,206; mécanicien de routes, $482,068; remises de locomotives, $234,189; combustible pour locomotives de routes, $1,490,049; employés de trains, $629,430; fournitures et dépenses de trains, $177,702; fonctionnement du matériel flottant, $42,321.

Les dépenses générales comprennent (en omettant les "cents"): Pensions, $63,313, et frais judiciaires, $7,307.

Les recettes brutes de l'année, $9,268,234.99, se répartissent comme suit:—

Le service des voyageurs a rapporté $2,765,884.66, ou 29·84 pour 100 des recettes brutes; le service des marchandises a rapporté $6,048,884.18, ou 65·26 pour 100 des recettes brutes; le service de la poste et des messageries a rapporté $408,847.66, ou 4·41 pour 100 des recettes brutes, et les services divers ont rapporté $44,618.49 ou 0·48 pour 100 des recettes brutes.

Le revenu provenant des transports a représenté 99·32 pour 100 du revenu brut.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer (1,447·13 milles) ont été de $6,404.56; par mille de locomotives, $1.08; par train-mille, $1.39, et par wagon-mille, 9·82 cents.

La distance totale parcourue par les locomotives a été de 8,608,486 milles; la distance totale parcourue par les trains, 6,682,353 milles, et celle parcourue par les wagons, 94,384,628 milles.

Les dépenses par mille de chemin de fer ont été les suivantes: "Entretien de la voie et constructions", $1,121.03; "Entretien de l'équipement", $1,279.63; "Trafic", $124.30; "Transports", $3,306.32; "Dépenses générales", $142.66; total, $5,973.94.

Les dépenses par train-mille sous les chefs ci-dessous ont été les suivants: "Entretien de la voie et constructions", 24·28 cents; "Entretien de l'équipement", 27·71 cents; "Trafic", 2·69 cents; "Transports", 71·60 cents; "Dépenses générales", 3·09 cents; formant un total de 129·37 cents.

La proportion des dépenses aux recettes brutes a été comme suit: Entretien des voies et structures, 17·50 pour 100; entretien du matériel, 19·98 pour 100; dépenses du trafic, 1·94 pour 100; transports, 51·62 pour 100; dépenses générales, 2·23 pour 100.

Comparée aux douze mois terminés le 31 mars 1909, la période correspondante terminée le 31 mars 1910 a eu pour résultat une augmentation en recettes brutes, de $741,165.53, dont $137,666.09 provenant du service des voyageurs, $546,333.60, du service des marchandises, et $57,165.84 du service de la poste et des messageries. Il y a eu une augmentation de $512.16 par mille de chemin de fer et de 15 cents par train-mille.

Une comparaison des frais d'exploitation pour la même période indique une diminution, pour 1909-10, de $682,951,22, soit par mille de chemin de fer, $471.95; par locomotive-mille, 0·87 cents; par train-imlle, 6 cents.

L'augmentation du revenu, $741,165.53, jointe à la diminution de frais d'exploitation, $682,951.22, représente une amélioration générale, comparativement à l'année dernière, de $1,424,116.75.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le nombre de voyageurs transportés s'est élevé à 3,122,324, soit une augmentation de 215,087 comparativement à l'année précédente. Il y a eu augmentation de 217,330 pour les voyageurs de gare à gare, et une diminution de 2,243 pour les voyageurs d'entier parcours.

La quantité réelle de marchandises transportées, y compris les marchandises de non-revenu, a été de 4,071,692 tonnes, dont 144,452 tonnes ont consisté en traverses, rails, fournitures diverses de stations, etc., pour l'usage du chemin de fer.

Pour les marchandises produisant revenu, il y a eu 3,927,240 tonnes transportées, soit une augmentation de 353,268 tonnes, comparativement à l'année précédente. Le

trafic local a donné une augmentation de 216,188 tonnes, et le trafic d'entier parcours s'est augmenté de 137,080 tonnes. Les principaux articles ont été les suivants:—

Produits agricoles, 473,851 tonnes, y compris 155,484 tonnes de grain et 160,817 tonnes de farine; animaux et poisson et leurs produits, 76,732 tonnes, y compris 18,439 tonnes de viandes préparées, 27,887 tonnes de poisson, et 6,667 tonnes de peaux et cuirs; produits des mines, 1,266,572 tonnes, y compris 1,050,362 tonnes de houille et de coke, et 184,673 tonnes de pierre, sable, etc.; produits de la forêt, 1,043,749 tonnes, y compris 416,773 tonnes des bois de construction, 185,385 tonnes de bois de pulpe, et 39,072 tonnes de bois à pâte de bois; articles fabriqués, 708,373 tonnes, y compris 88,484 tonnes de rails, 138,468 tonnes de fer en gueuse et en fer de massian; 107,199 tonnes de briques, chaux et ciment; 62,571 tonnes de sucre, et 27,537 tonnes de pétrole et d'huile. Il a été transporté en outre 357,963 tonnes de marchandises classées comme diverses.

Pour les produits agricoles, il y a eu augmentation de 106,348 tonnes, y compris augmentation de 51,588 tonnes de céréales, 14,125 tonnes de farine, et 36,208 tonnes de foin. En produits animaux l'augmentation a été de 5,176 tonnes, consistant principalement en poisson et en viandes préparées. En produits des mines, il y a eu diminution de 32,760 tonnes, la houille et le coke ayant accusé une diminution de 65,575 tonnes, et l'ardoise et le granit 1,732 tonnes, bien que sous d'autres rapports il y ait eu augmentation. En produits des forêts il y a eu augmentation de 164,702 tonnes, le bois de construction ayant augmenté de 63,886 tonnes et le bois de pulpe et de pâte accusant aussi une augmentation considérable. En produits manufacturés il y a eu augmentation de 79,208 tonnes, le fer en gueuse et le fer de massian ayant donné une augmentation de 39,624 tonnes, et le fil de fer 35,365 tonnes, sans compter d'autres augmentations. Il y a eu par diminution de 12,856 tonnes pour les rails de fer et d'acier, et de 26,174 tonnes pour les lingots d'acier.

Voici quel était le matériel roulant en service le 31 mars 1910. Total des locomotives, 414; total des voitures et wagons, 12,970, comprenant 41 voitures-dortoirs de 1re classe; 50 voitures à voyageurs de seconde classe; 9 voitures-salon; 12 voitures-buffet; 135 voitures à voyageurs de 1re classe; 99 de seconde classe; 34 voitures postales et fumoirs; 65 wagons à messagers et bagage; 1 voiture-école à freins pneumatiques; 4 wagons à moteur à vapeur; 7,095 wagons fermés; 144 wagons-frigorifiques; 3,058 wagons plateformes; 52 wagons à bois de pâte à bois; 40 wagons-réservoirs pour l'huile; 1,046 wagons à bascule; 17 wagons-gondoles à houille; 442 wagons à houille; 130 wagons à bascule pour charbon (capacité de 20 tonnes); 148 wagons à bestiaux; 23 wagons auxiliaires et à outils; 200 wagons à bascule convertibles; et 119 fourgons. Il y avait en outre 53 chasse-neige ordinaires, 20 chasse-neige à ailerons, 2 chasse-neige rotatoires à vapeur, 2 chasse-neige pour double voie, 1 chasse-neige à double bout, 40 *flangers,* formant un total de 118 chasse-neige et *flangers;* 2 wagons-charrues à ballast, et 1 wagon à forer.

Parmi les précédents, 11 locomotives, 645 wagons de diverses sortes et 1 chasse-neige ordinaire ont été condamnés ou détruits; et 11 locomotives, 445 wagons et 1 chasse-neige ordinaire avaient été portés à la fin de l'année comme devant être remplacés.

Les renseignements suivants, traitant des moyennes du mouvement du trafic, intéresseront:—

En 1908-9, la moyenne des tonnes de marchandises transportées par train et produisant des recettes a été de 229·95, et le nombre de voyageurs, 51·61; en 1909-10, la moyenne du tonnage des marchandises a été de 260·02, et des voyageurs, 58·99.

En 1908-9, la moyenne de tonnes par wagon chargé, produisant des recettes, a été de 16·66 et celle du nombre de voyageur de 8·81; en 1909-10, la moyenne de tonnes était de 17·23, et celle des voyageurs de 9·62.

Le nombre de tonnes par train, tout de marchandises, en 1908-9, a été de 235·46, et en 1909-10 de 264·26.

Le nombre de tonnes par wagon, tout de marchandises, en 1908-9, a été de 17·07, et en 1909-10, de 17·51.

La distance moyenen de chaque tonne de marchandises transportée en 1908-9, a été de 267·59 milles, et en 1909-10, de 271·69 milles. Les distances moyennes du transport des voyageurs dans ces deux exercices, ont été de 48·04 milles et 48·73 milles, respectivement.

Le nombre moyen de wagons chargés par train en 1908-9, a été de 13·80 wagons de marchandises et 5·86 voitures de voyageurs; en 1909-10, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 15·09 et de voitures de voyageurs, 6·13.

Le nombre moyen de wagons vides par train, en 1908-9, a été de 3·93, et en 1909-10, de 3·13.

En 1908-9, la moyenne de train-milles par mille de chemin a été, pour les marchandises, 2,873·96; et pour les voyageurs, 1,870·06; en 1909-10, ces chiffres étaient respectivement de 2,835·59, et 1,782·07.

En 1908-9, la moyenne par mille de chemin a été pour les marchandises produisant des recettes, de 660,857·05 tonnes, et pour les voyageurs 96,519·39; en 1909-10, ces chiffres étaient de 737,317·14 tonnes de marchandises et 105,131·40 voyageurs.

Le nombre de tonnes, entièrement marchandises, par mille de chemin transportées un mile en 1908-9, a été de 676,705.26, en 1909-10, 749,338·04.

Les trains-milles en 1908-9 ont été: voyageurs, 2,706,214 milles; marchandises, 4,158,990 milles; en 1909-10, voyageurs, 2,578,885 milles; marchandises, 4,103,468 milles.

Les trains-milles de wagons chargés, en 1908-9, ont été de 57,381,108, et en 1909-10, 61,916,687 milles.

Les trains-milles de wagons vides, en 1908-09, ont été de 16,356,184 milles, et en 1909-10 de 12,843,789 milles.

Les trains-milles de wagons "caboose", en 1908-09, ont été de 3,776,649 milles, et en 1909-10 de 3,802,680 milles.

Les trains-milles des wagons-moteurs à vapeur (voyageurs), en 1908-09, ont été de 21,997 milles, et en 1909-10 de 16,563 milles.

Le total des trains-milles des wagons, en 1908-09, est réparti comme suit: voyageurs, 15,860,178 milles, et marchandises, 77,513,941 milles. En 1909-10 les chiffres ont été: voyageurs, 15,821,472, et marchandises 78,563,156.

Le total des marchandises transportées, en 1908-09, a été de 3,751,724 tonnes. Sur cette quantité, il y avait 3,573,972 tonnes donnant revenu. En 1909-10, le total des marchandises transportées a été de 4,071,692 tonnes, dont 3,927,240 tonnes donnaient revenu.

Les réparations aux wagons-voyageurs ont coûté par wagon, en 1908-09, $630.51, soit par train-mille, ·0172 de cent; et en 1909-10, $604.87, soit par train-mille ·0171 de cent.

Les réparations aux wagons-marchandises ont coûté par wagon, en 1908-09, $47.86, soit par train-mille ·0078 de cent; et en 1909-10, $38.16, soit par train-mille ·0062 de cent.

Les réparations aux locomotives ont coûté, en 1908-09, par locomotive, $1,884.53, soit par mille ·0828 de cent; et en 1909-10, $1,504.72, soit par mille ·0727 de cent.

La valeur des approvisionnements, à la fin de l'année, était de $1,243,181.69, y compris le combustible. Le matériel du chemin et des ponts représentait $314,377·42; et sous la rubrique "divers", d'autres approvisionnements représentaient $511,892.90.

Les nouveaux ateliers de Moncton ont été occupés durant l'année, et la réparation des locomotives qui se faisait précédemment à Halifax a été transférée à Moncton, ce qui représente une réduction considérable dans le nombre des ouvriers employés.

La construction de la double voie entre Moncton et Painsec-Jonction, soit sur une distance de 7·2 mille, a été terminée et cette double voie est maintenant utilisée.

La condition générale du matériel roulant est excellente, et tout le chemin ainsi que les ponts et autres structures ont été tenus en bon état. L'avis général est que jamais le chemin tout entier n'a présenté meilleure apparence qu'actuellement.

On trouvera aux appendices tous les détails voulus sur les diverses améliorations et réparations effectuées durant l'année, et sur le département mécanique et le matériel roulant. Les différents relevés du contrôleur au sujet des dépenses, etc., figurent aussi dans ces appendices.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, fait le service de cette ligne. La compagnie paie tous les frais accessoires à l'exploitation et garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention portant la date du 13 décembre 1892 qui prolonge pour une autre période de 21 ans les mêmes conditions que celles énoncées dans la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des ouvrages sont aux frais de l'Etat, et sous le contrôle des hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $60,-653.98, pour les douze mois terminés le 31 mars 1910. Les dépenses d'entretien se chiffrent par $23,549.90 ce qui laisse à l'Etat un bénéfice net de $37,104.08. La part du gouvernement montre une augmentation de $4,662.65 sur l'année précédente.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce chemin de fer est à la voie étroite de 3 pieds 6 pouces. La longueur de chemin en activité a été comme l'année précédente, c'est-à-dire 267·5 milles.

### COMPTE DU CAPITAL.

Il y a eu addition de $206,397.97 aux dépenses portées au compte du capital, durant l'année expirée le 31 mars 1910, ce qui donne une dépense totale de ce chef, à venir à

ce jour, de $8,465,364.91. Les nouvelles dépenses ont compris $156,531.57 pour agrandissement d'installations à Charlottetown, où une nouvelle remise à locomotives en brique et béton a été construite, et $49,829.25 pour l'embranchement Harmony-Elmira. 9·9 milles, dont la construction a été donnée à l'entreprise l'année dernière.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'année se sont élevées à $319,074.74, et les frais d'exploitations à $427,283.73, soit un excédent de dépenses de $108,208.99. Comparativement à l'année précédente, il y a eu augmentation de $7,755.11 pour les recettes brutes, et de $16,953.32 pour les frais d'exploitation.

Les dépenses portées au compte du revenu (frais d'exploitation) sont classifiées comme pour l'Intercolonial, sous cinq chefs principaux et divers chefs secondaires. Ces dépenses sont réparties comme suit: Entretien de la voie et des constructions (25 sous-chefs), $121,046.70, y compris $10,232.32 pour traverses; rails, $11,008.03; voie et ballast, $60,149.62; enlèvement des neiges, glaces et sables, $11,930.76; lignes télégraphiques et téléphoniques, $6,916.88; entretien du matériel (10 sous-chefs), $79,258.26, y compris réparations de locomotives, $27,005, wagons-voyageurs, $14,485.79, et wagons-marchandises, $11,471.06; dépenses du trafic (3 sous-chefs), $968.97, dont $894.09 pour publicité; dépenses de transports (30 sous-chefs), $211,004.76, y compris dépenses des employés de stations, $45,038.14; mécaniciens de route, $23,425.86; dépenses de locomotives de route, $10,837.48; combustible pour locomotives de route, $46,482.45; cheminots, $31,955.39; fournitures et dépenses de trains, $7,071.15; service des télégraphes et téléphones, $7,013.08; dépenses générales (6 sous-chefs), $15,005.04, y compris appointements et dépenses des hauts fonctionnaires, commis et auxiliaires, et dépenses du département des secours, $6,142.67.

Le nombre de voyageurs transportés s'est élevé à 351,038, soit une augmentation de 18,280 sur l'année précédente, produisant $140,076.83, c'est-à-dire une augmentation de $3,542.79. Pour les marchandises, le mouvement a été de 105,741 tonnes, soit une diminution de 349 tonnes, produisant $153,373.11, c'est-à-dire une augmentation de $4,222.50. Les revenus provenant des postes et de diverses autres sources se sont élevés à $25,624.80, soit une diminution de $10.18 comparativement à l'année précédente.

Les marchandises transportées consistaient en produits agricoles, 29,767 tonnes, y compris le grain, 12,918 tonnes; farine, 4,374 tonnes; foin, 2,912 tonnes; fruits et légumes, 7,886 tonnes; tabac, 166 tonnes; animaux, volailles, poisson et leurs produits, 12,064 tonnes, y compris le bétail, 3,562 tonnes; viandes préparées, 2,307 tonnes; volailles, gibier et poisson, 3,030 tonnes; peaux et cuirs, 421 tonnes; produits des mines, 10,795 tonnes, y compris 7,523 tonnes de charbon bitumineux; produits des forêts (bois de construction), 13,358 tonnes; produits manufacturés, 6,593 tonnes, y compris les rails de fer et d'acier, 598 tonnes, le fer en gueuse et le fer de messian, 439 tonnes; instruments agricoles, 711 tonnes; ciment et chaux, 1,334 tonnes; sucre, 907 tonnes, marchandises diverses, 33,164 tonnes.

Ls trains-milles des locomotives ont représenté 444,837 milles; ceux des trains, 323,522 milles; et ceux des wagons, 2,051,034 milles.

Les recettes brutes, par mille, se sont élevées à $1,195.03; par locomotive-mille, $71.73 cents; par train-mille, 98·63 cents; et par wagon-mille, 15·56 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer se sont élevés à $1,600.31, et par train-mille à $132.07 cents.

La valeur des approvisionnements en magasin au 31 mars 1910 était de $59,306.18, y compris le combustible, $12,155.77.

Le total du matériel roulant du chemin de fer au 31 mars 1910 était comme suit: Locomotives, 31; voitures-voyageurs, 1re classe, 23; 2e classe et bagage, 7; postes et fumoir, 4; postes et bagage, 4; bagage, 6; paie-maître, 1; fourgons, 4; wagons à marchandises, 313; wagons frigorifiques, 3; bétail, 21; houille, 22; plate-formes, 147; total, 567. Il y avait en outre 10 chasse-neige et 9 *flangers*.

Toutes les machines ont été installées dans les ateliers de Charlottetown, où tout est absolument du dernier modèle d'après le rapport du surintendant. Un wagon-voyageurs 1re classe et 10 wagons plateformes ont été reconstruits, 10 locomotives ont subi des réparations, et on a fait aussi beaucoup d'autre ouvrage, car le matériel roulant est maintenu tout le temps en parfait état.

## FONDS DE PREVOYANCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La loi de 1907, chap. 22,, établissant un fonds connu sous le nom de "Fonds de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et Ile-du-Prince-Edouard", est entrée en vigueur le 1er avril 1907. La disposition la plus importante est qu'une contribution de 1½ pour 100 des appointements et salaires de chaque mois sera versée au fonds par chaque employé, avec contribution égale versée par le chemin de fer. Un intérêt de 3 pour 100 par année est alloué sur les contributions des employés. En prenant sa retraite, après un certain temps de service, l'employé reçoit durant le reste de sa vie une allocation mensuelle pour chaque année de son service égale à 1½ pour 100 de son salaire moyen mensuel durant les huit années précédentes; le minimum étant de $20 par mois, et le maximum les ⅔ du dit salaire moyen mensuel. Le fonds est administré par un conseil de cinq, dont trois sont des fonctionnaires du chemin de fer, et les deux autres sont élus annuellement par les employés. La loi modifiée de 1909, chap. 20, prescrit que le conseil des administrateurs des chemins de fer de l'Etat élira un de ses membres comme président du Conseil du Fonds de Prévoyance.

Le troisième rapport annuel du conseil, joint aux appendices du présent rapport, indique qu'au commencement de l'exercice 1909 il y avait une balance de $225,898.31 au crédit du fonds, et que l'année dernière les contributions des employés se sont élevées à $69,949.70. En ajoutant la contribution des chemins de fer de l'Etat et la somme de $483.06 pour remboursements, etc., ainsi que l'intérêt sur les balances mensuelles, $6,314.32, le total du fonds a représenté pour l'année, $372,595.09. Les dépenses totales de l'année se sont élevées à $117,010.01, dont $103,628.20 payés pour allocations de retraite, laissant au crédit du fonds ou 31 mars 1910 la somme de $255,-585.08. Il ne faut oublier que les déboursés, pour les premières années, seront naturellement moindres que les recettes; mais cette condition ne pourra pas durer indéfiniment. Toutefois, et en attendant, un surplus considérable, qui s'accroîtra d'année en année, constituera une source où l'on pourra puiser à l'avenir pour faire face aux déboursés plus considérables.

Durant l'année, 168 employés ont pris leur retraite et 17 sont décédés.

Durant les trois ans que le système a fonctionné les contributions totales des employés se sont élevées à $227,963.85, et les contributions des chemins de fer à la même somme. Le nombre d'employés pensionnés est de 398, et 45 sont morts, ce qui porte à 353 le nombre des employés recevant une pension à la fin de l'exercice 1910. Le total des allocations de retraite payées jusqu'à ce jour s'est élevé à $191,608.87.

## ETUDES TOPOGRAPHIQUES POUR CHEMIN DE FER A LA BAIE D'HUDSON.

Ces études ont été conduites à partir de la Mission Le-Pas, sur la rivière Saskatchewan, où aboutit actuellement un chemin de fer faisant partie du réseau du Canadian-Northern.

Dans le rapport de l'année dernière, il a été publié un premier compte rendu par M. John Armstrong, ingénieur en chef du tracé, en date du 15 février 1909. Ce rapport, basé sur des études partielles, traitait des deux routes praticables qui avaient été découvertes, une à Fort-Churchill sur la rivière Churchill, et l'autre à Port-Nelson, sur la rivière Nelson.

Le 8 septembre 1909, M. Armstrong a soumis un rapport sur les études préliminaires, qui comprennent maintenant le tracé préliminaire des ports à l'embouchure des rivières Nelson et Churchill. Son rapport est accompagné de cartes indiquant les deux routes avec profils, et de cartes indiquant les sondages effectués à Port-Nelson. Ce rapport a été soumis au Parlement à la dernière session, et se trouve compris dans les appendices figurant au présent rapport.

Nous extrayons de ce rapport les renseignements sommaires suivants:—

La distance de Le-Pas à Fort-Churchill paraît être d'environ 477 milles. Coût du chemin, avec rails de 60 livres, $10,586,520, ou avec rails de 80 livres, $11,351,520. En ajoutant $7,757,152 pour constructions, ateliers, élévateurs à grain, etc., et pour travaux de ports, on arrive au total de $19,108,672.

La distance de Le-Pas à Port-Nelson est d'environ 410 milles. Coût du chemin, avec rails de 60 livres, $8,333,800, ou avec rails de 80 livres, $8,981,800. En ajoutant $7,444,540 pour constructions, ateliers, élévateurs à grain, etc., et $5,065,000 pour travaux de ports, on arrive au total de $16,426,340.

Pour les deux routes, la somme de $4,000,000 est indiquée comme représentant le coût de deux élévateurs à l'épreuve du feu de 4 millions de boisseaux, à l'un ou l'autre point terminal.

Les rampes relevées sont, sur la route Churchill, $\frac{4}{10}$ de 1 pour 100 pour le trafic allant au nord, et de $\frac{8}{10}$ pour le trafic allant au sud. Sur la route Nelson la rampe est de $\frac{4}{10}$ dans les deux directions.

L'état estimatif des travaux, sur la route Churchill, pourvoit à l'érection de ponts en fer sur la rivière Saskatchewan et la rivière Deer, et pour des ponts en bois sur tous les autres cours d'eau.

Sur la route Nelson, il est recommandé de construire en fer et béton le pont traversant la rivière Saskatchewan et les deux ponts traversant la rivière Nelson, tous les autres ponts devant être en bois.

Pour les premiers 150 milles à partir de Le-Pas, la route est commune aux deux tracés, et les premiers 120 milles de ce parcours passent à travers un pays relativement plat, ce qui assure des rampes faciles et une construction peu dispendieuse. Ce caractère se maintient généralement sur toute la route Nelson, la plus grande partie des rampes étant pratiquée à travers une terre argileuse, un peu de sable graveleux et des marais. Le profil donne une ligne de descente pour ainsi dire en droite ligne jusqu'à la baie, avec quelques surfaces parfaitement planes.

La route a une élévation plus élevée, et passe à travers un pays rocheux. Plusieurs rampes ascendantes et descendantes seront nécessaires entre le 250e mille et la baie, et il faudra aussi beaucoup de courbes pour obtenir la rampe adoptée à un prix raisonnable.

La question des facilités offertes par les ports aux deux points constitue un facteur très important pour la détermination de la route; et bien que beaucoup de renseignements aient déjà été obtenus, ainsi qu'en font foi les cartes avec l'indication de leurs sondages, et les rapports de M. Armstrong sur les marées, les courants, les glaces, les mouillages, les emplacements de points terminaux, etc., il est considéré préférable que de plus amples renseignements soient encore obtenus.

A la fin d l'exercice expiré le 31 mars 1910, des plans et profils de la ligne projetée avaient été dressés sur une distance d'environ 75 milles à partir de Le-Pas, et l'on était à faire d'autres tracés.

## COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et devant se composer de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908), à être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes avec titre de Commissaires. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour Suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenue de soumettre annuellement au parlement un rapport de ses opérations. Le rapport de l'année expirée le 31 mars 1910 a été reçu, et sera déposé en temps voulu devant le parlement.

## CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer *Grand Trunk Pacific*, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a convenu avec Sa Majesté de construire une ligne de chemin de fer, entièrement sur territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province

du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'Océan Pacifique, à ou près Port-Simpson ou quelqu'autre port dans la Colombie-Britannique, selon qu'il sera convenu. Le chemin de fer doit se composer de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province de Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg ou quelqu'autre point sur la division est et l'océan Pacifique. La division est doit être construite par le gouvernement sous la direction de quatre commissaires nommés par le Gouverneur en conseil, et être ensuite louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être libres de loyer; les deux divisions devant être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations à faire par la compagnie, de manière à porter la somme produite par la réalisation des titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui est de la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des montagnes Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef de la compagnie et par l'ingénieur en chef du gouvernement après des arpentages réellement faits).

Les diverses dépenses faites sous l'autorité de ces lois et conventions devront être faites à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations. La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au parlement.

La Commission a été régulièrement nommée par décret de l'exécutif ainsi que les employés nécessaires, et le siège en a été établi en la cité d'Ottawa.

Le rapport de la Commission pour l'exercice de 12 mois finissant le 31 mars 1908, a été reçu, et sera déposé devant le parlement selon le cours régulier.

Il peut cependant être bon de résumer brièvement ici les résultats des opérations.

La ligne entière, entre Moncton et Winnipeg, est construite à l'entreprise, la distance étant de 1804·84 milles.

Sur cette distance, 1,106 milles sont nivelés. Les rails sont posés sur une distance de 698·7 milles pour la grande ligne, et 114·5 milles de voies de garage, soit au total 813·2 milles. Les travaux sont compris dans 21 contrats différents, et la moyenne totale effectuée représente 60·1 pour 100 du tout.

Les travaux sont répartis en six districts. Sur le premier à l'ouest de Moncton (*District "A", 256·51 milles*), 246 milles sont nivelés, et la grande ligne est terminée sur une distance de 155·91 milles. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $4,996,543.26. La somme des travaux effectués représente 81·07 pour 100.

*District "B", 507·22 milles;* sont nivelés, et la grande ligne est terminée sur une distance de 216·4 milles. Ce district s'étend à l'est et à l'ouest du pont de Québec.

Les frais de construction se sont élevés durant l'année à $5,313,240.10, et les frais de transport à $14,169.14. La somme des travaux effectuée représente 64·87 pour 100.

*District "C", 192·91 milles;* 13 milles ont été nivelés. Les frais de construction se sont élevés durant l'année à $360,264.18, et les frais de transport à $26,691.28. Le tracé à coûté $6,948.04. La somme des travaux effectués a représenté 5·31 pour 100.

*District "D", 216·11 milles;* 127·5 milles ont été nivelés et 57·9 milles de rails ont été posés sur la grande ligne. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $3,479,414.94, et les frais de transport à $27,286.12. La somme des travaux effectués a représenté 36·89 pour 100.

*District "E", 255·19 milles;* 41·5 milles ont été nivelés. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $857,325.09, et les frais de transport à $10,249.70. La somme des travaux effectués a représenté 20·58 pour 100.

*District "F", 316·80 milles;* ce district aboutit à la ville de Winnipeg et le chemin traverse la rivière Rouge à Saint-Boniface. Il embrasse la construction et des ateliers de locomotives et autres à un point situé à environ six milles à l'est de Winnipeg. La voie raccordant l'embranchement du lac Supérieur avec l'embranchement de Dundee du *Canadian-Northern* a été posée en octobre 1909, et les travaux de construction des gares, etc., déjà effectués sur cette distance représentent 46·7 pour 100. La substructure d'un pont à double voie sur la rivière Rouge à Winnipeg a été adjugée à l'entreprise, et six piles de ce pont sont terminées. Les fondations de tous les ateliers aux points terminaux sont terminées, et il a été érigé 2,500 tonnes de structures en fer. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $4,648,295.23, et les frais de transport à $11,982.58. La somme des travaux effectués a représenté 82·21 pour 100.

Les dépenses de l'exercice, à venir au 31 mars 1910, pour toute la division de l'est, se sont élevées à $19,968,126.86, dont $19,655,682.80 pour la construction. Les dépenses annuelles ont été comme suit:—

| | |
|---|---|
| 1904-5 | $ 778,363 63 |
| 1905-6 | 1,831,263 50 |
| 1906-7 (neuf mois | 5,537,867 50 |
| 1907-8 | 18,910,449 41 |
| 1908-9 | 24,892,772 98 |
| 1909-10 | 19,968,126 86 |

Comme suite aux différends qui se sont élevés entre les ingénieurs du gouvernement et ceux du Grand-Tronc-Pacifique, au sujet de la classification des déblais dans les districts "B" et "F", et au sujet des quantités de roches enlevées en dehors de la section régulière dans les tranchées rocheuses, et que l'on nomme communément déblais, il en a été référé pour règlement à une commission de trois arbitres, suivant que stipulé dans le contrat de la compagnie avec le gouvernement. Comme il y avait de la neige sur les terrains, il n'a pas été possible de s'occuper de cette question de classification avant la fin de l'exercice. Plusieurs règlements furent cependant effectués pour *overbreaks,* et chaque fois qu'il y a eu lieu d'opérer des déductions, celles-ci ont été portées dans les états estimatifs des entrepreneurs pour la marche des travaux. En certains cas, il fallut alors procéder à de nouveaux mesurages.

Sur la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique, en voie de construction, la situation à la fin de l'exercice expiré le 31 mars 1910, est indiquée dans le rapport par M.

Collingwood Schreiber C.M.G., ingénieur en chef de cette diviion, ainsi qu'il suit:—

La longueur totale de cette division est d'environ 1,751 milles, répartis en deux sections, savoir: La section des Prairies, qui s'étend à partir de la rive ouest de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la rive est du creek Wolf, soit une distance de 915 milles; et la section des Montagnes, qui s'étend à partir de la rive est du creek Wolf jusqu'à l'extrémité ouest de la ville de Prince-Rupert, terminus de la côte du Pacifique, soit une distance d'environ 836 milles.

SECTION DES PRAIRIES.

La section entière est nivelée, et les structures sont construites. Les rails de la grande ligne sont posés, et des voies de garage ont été construites à 138 stations, soit une longueur de 140½ milles de chemin. La grande ligne est ballastée sur une longueur de 474 milles, et 350 milles ont reçu un premier ballast d'environ cinq pouces de profondeur, et il reste encore 35 milles de voie à poser entre Entwistle et le creek Wolf.

Il a été érigé 732 mills de clôtures doubles.

Une ligne télégraphique a été construite sur toute la longueur de 915 milles de la section des Prairies, dont 793 milles de ligne à quatre fils et 122 milles de ligne à deux fils.

Onze appareils d'enclenchement ont été installés aux croisements à niveau avec d'autres chemins de fer.

Des services d'eau ont été établis à 49 stations.

Six remises à locomotives ont été construites, savoir: A Rivers, 18 compartiments; Melville, 12 compartiments; Watrous, 12 compartiments; Biggar, 12 compartiments; Wainwright, 12 compartiments; Edmonton, 18 compartiments; et deux autres petites remises ont aussi été érigées, une à deux compartiments, à Portage-la-Prairie, et une à deux compartiments à South Saskatoon.

Des ateliers de machines ont été construits à Rivers, Melville et Edmonton, qui sont trois stations de divisions.

Il a été érigé 5 gares de division, 26 gares de route, 54 gares de section, 66 remises à outils, 79 bâtiments-dortoirs, 5 dépôts de charbon, 80 plateformes permanentes à chargement et 22 temporaires, 18 parcs à bestiaux et 115 élévateurs à grains.

La partie de la route entre Winnipeg et Edmonton a fonctionné régulièrement pour le trafic depuis le 13 septembre 1909, sur autorisation de la Commission des chemins de fer. Quant aux 120 milles à l'ouest d'Edmonton, bien qu'il n'y ait eu aucun service régulier, il a été attaché aux trains de construction, depuis le 1er février 1910, un wagon voyageurs-marchandises pour la commodité des intéressés.

SECTION DES MONTAGNES.

Des tracés et profils ont été approuvés par le gouvernement et la Commission des chemins de fer en allant à l'ouest depuis le creek Wolf sur une distance de 289 milles, et en allant à l'est à partir de Prince-Rupert sur une distance de 409 milles, ce qui laisse un vide de 138 milles.

En ce qui concerne les 289 milles allant à l'ouest à partir du creek Wolf, il n'a été adjugé jusqu'ici que 179 milles.

Comme les entreprises n'ont été adjugées qu'à la fin de l'automne dernier, il n'a été fait que très peu de travail excepté pour le premier mille à l'ouest du creek Wolf. Le travail est très difficile pour ce mille, car il faut construire deux grands ponts en fer et il y a une tranchée de plus de 130,000 verges cubes à enlever. Le premier pont, sur le creek Wolf, aura 622 pids de long et 130 pieds de haut. Le second pont, traversant la rivière MacLeod, aura 1,052 pieds de long et 125 pieds de haut. Les piles, paliers et culées en béton de ces deux ponts sont prêts à recevoir la superstructure.

L'érection des superstructures de ces deux ponts se fera en même temps, afin que tout soit terminé le plus tôt possible, et afin qu'on puisse commencer à poser les rails l'été prochain.

Durant l'hiver, il est arrivé au creek Wolf plus de 3,600 wagons chargés de matériel et d'approvisionnements, lesquels ont été immédiatement envoyés et distribués par camions le long de la ligne des travaux.

Sur les 409 milles à l'est de Prince-Rupert il en a été adjugé 240. Le nivellement et la construction des ponceaux sont terminés sur une longueur de 100 milles et les travaux touchent à leur fin pour ces 100 milles.

Environ 7 milles de rails ont été posés à l'est de Prince-Rupert, et il a été délivré suffisamment de rails et de crampons pour couvrir 200 milles et suffisamment de traverses pour 100 milles.

Un quai a été construit à Prince-Rupert ainsi qu'un entrepôt.

Sur les 140 milles à l'est des premiers 100 milles il n'a encore été fait que fort peu de travail, en attendant l'ouverture de la navigation sur la rivière Skeena.

## RECONSTRUCTION DU PONT DE QUEBEC.

Par la loi de 1908, chap. 59, le Gouverneur en conseil a été autorisé à prendre possession de toute l'entreprise, de l'actif, des propriétés et des franchises de la Compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec. Cette autorisation a été accordée par décret ministériel du 17 août 1908, et la prise de possession a eu lieu le 1er décembre 1908. Le transfert a été effectué par un acte de transfert et cession en date du 18 octobre 1909.

Le président de la Commission spéciale des ingénieurs, constitués par décret ministériel du 17 août 1908 pour les travaux de reconstruction, a rendu compte des travaux effectués durant l'exercice expiré le 31 mars 1910, et ce rapport figure aux appendices joints au présent rapport.

Les sondages effectués pour déterminer la nature des déblais aux environs des culées actuelles et l'emplacement du lit rocheux, ont établi qu'il serait possible d'asseoir une nouvelle culée sur le lit rocheux à côté de la culée actuelle sur la rive nord, et que sur la rive sud les fondations de la présente culée sont suffisantes pour supporter le poids du pont agrandi.

L'entreprise de la construction des culées et des approches du nouveau pont a été adjugée en décembre 1909, et les travaux préparatoires sur la rive nord se sont poursuivis depuis lors sans interruption.

L'entreprise de l'enlèvement des débris a aussi été adjugée en décembre, et à la fin de l'année environ 21 pour 100 des travaux avaient été exécutés.

Des entreprises ont été adjugées pour les travaux importants des essais de compression et de tension. La question de l'emploi de riverts d'acier nickelé pour les joints au lieu d'acier carbons a donné lieu à des expériences faites avec beaucoup de soin, mais sans qu'on ait pu déterminer aucun avantage important pour l'acier nickelé.

A la fin de l'année les plans et devis pour un pont dit cantilever étaient suffisamment avancés pour qu'il y ait lieu de demander bientôt des soumissions. Les entrepreneurs ont cependant reçu avis qu'on leur permettrait de soumettre en outre leurs propres plans.

Les dépenses de l'année, pour la préparation des plans, les salaires, etc., se sont élevées à $111,788.02, et en ajoutant à cette somme $355,279.07 payés pour les actions de la Compagnie du Pont de Québec, et $31,765.44 pour les frais de la commission d'enquête sur l'écroulement de l'ancienne structure, les dépenses totales depuis le désastre s'élèvent à $498,832.53.

Il y a cependant un crédit de $100,000, montant payé par le gouvernement à la *Phœnix Bridge Co.*, en vertu d'un arrangement effectué le 12 mars 1910 donnant suite au décret ministériel du 22 février 1910, en règlement des réclamations du gouvernement pour dommages et des contre-réclamations de la compagnie. La compagnie cède au gouvernement l'intérêt qu'elle possédait dans l'acier et les matériaux fabriqués employés ou qui devaient être employés sur les lieux des travaux ou à Québec, et de son côté le gouvernement cède à la compagnie son intérêt dans l'acier et les matériaux fabriqués se trouvant aux usines de la compagnie, à Phœnixville, Pa., ainsi que le droit du gouvernement sur le matériel de la compagnie, etc., sur les lieux des travaux.

En vertu de cet arrangement et règlement, la compagnie abandonne tous les droits qu'elle possédait par contrat pour la construction du pont.

## CHEMINS DE FER SUBVENTIONNES.

Tous les renseignements sur les chemins de fer subventionnés sont donnés dans les relevés du comptable et de l'avocat du ministère, que l'on trouvera dans les appendices joints au présent rapport. Le rapport du comptable indique tous les paiements effectués, chaque année, depuis que le système de subventions de chemins de fer est en opération. De son côté, l'avocat du ministère indique quels ont été les différents accords intervenus pour subventions l'année dernière, et donne dans chaque cas certains détails sur les spécifications.

## CANAUX.

Le total des dépenses, pour les canaux du Canada, durant les douze mois expirés le 31 mars 1910, s'est élevé à $3,259,097.18, comprenant pour travaux de construction $1,650,706.64, portés au compte du capital; $489,256.68 pour frais d'entretien, portés au compte du revenu; $604,899.26 pour le personnel, et $514,234.60 pour les réparations, tous deux portés au compte du revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1909, s'élevaient à $148,795.35. Les loyers acquis durant l'année se sont élevés à $176,126.70, soit un total de $324,922.05. Il a été perçu, sur cette somme, un total de $168,893.63. Le reliquat restant dû, le 31 mars 1910, déduction faite des rabais, s'élevait à $148,266.82. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loys dus à la fin de chaque année.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $194,685.84; le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc. Sur ce montant, il a été remboursé $1,301.56, ce qui laisse un revenu net de $193,384.28.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, Partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1909-10, mais l'on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre " Statistiques des canaux ", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1909.

Les principaux articles compilés dans cette statistique peuvent cependant se résumer comme suit:—

Le mouvement par les canaux du Canada pour la saison de 1909, s'est élevé à 33,720,748 tonnes, une augmentation de 16,217,928 tonnes, comparé à celui de la saison précédente. 272,222 passagers ont été transportés, soit une diminution de 8,608.

Les quelques données qui suivent sur le mouvement des canaux pendant la saison de navigation de 1909 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland il est passé 2,025,951 tonneaux de fret, augmentation de 322,498 tonneaux, dont 921,866 se composaient de produits agricoles, et 186,614 tonneaux de produits forestiers; 377,681 tonnes de houille ont été transportées; 1,976,040 tonneaux étaient du fret direct, dont 1,325,023 tonneaux ont passé vers l'est.

De cette quantité de fret direct les navires canadiens ont transporté 1,247,694 tonneaux, augmentation de 326,373 tonneaux, et ceux des Etats-Unis, 728,346 tonneaux, soit une diminution de 45,762 tonneaux.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal, en destination des ports des Etats-Unis, a été 445,419 tonnes, soit une diminution de 3,235 tonneaux sur l'année 1908.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été 652,742 tonnes, soit une diminution de 103,399 tonnes comparativement à l'année précédente. Il n'a pas été fait de transbordements à Ogdensburg depuis 1903.

Par les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 2,410,629 tonnes de fret, soit une augmentation de 123,652 tonnes, dont 1,564,584 tonnes allant à l'est et 846,045 tonnes allant à l'ouest; 773,730 tonnes étaient des produits agricoles; 639,767 tonnes du charbon, et 509,157 tonnes des produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 336,939 tonnes, soit une augmentation de 778,412 tonnes, dont 232,025 tonnes étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 752,117 tonneaux, une augmentation de 248,841 dont 599,330 tonneaux de produits forestiers et 98,533 de charbon.

Sur le canal Rideau, 91,774 tonneaux, une augmentation de 2,134; dont 26,727 de produits forestiers et 15,633 de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 79,850 tonneaux, une augmentation de 7,835, dont 41,301 tonnes de charbon.

Sur le canal Murray, 102,291 tonneaux, une augmentation de 76,390 tonneaux.

Sur le canal de la vallée de la Trent, il est passé 59,952 tonneaux, dont 55,086 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement du fret a été de 27,861,245 tonneaux, une augmentation de 15,102,029 tonneaux, transportés dans 6,331 navires, et le nombre des éclusages a été de 5,046. Il a été transporté 74,401,000 boisseaux de blé et 29,503,240 boisseaux d'autres grains; 2,522,700 barils de farine, 21,156,915 tonnes de minerai de fer, 2,797,699 tonnes de charbon, et 34,309,300 pieds de bois, mesure de planches.*

Grâce à l'agrandissement des canaux canadiens et des voies navigables intermédiaires, un minimum de 14 pieds de profondeur est assuré depuis le lac Supérieur jusqu'au terminus océanique à Montréal. Les plus petites écluses ont 270 pieds de long et 45 pieds de large, et peuvent suffire, pour les besoins du trafic ordinarie des navires de 255 pieds de long et de 44 pieds de bau†

On lira plus bas avec intérêt la note relative au canal Erié.**

La route directe entre Montréal et Port-Arthur, sur la rive ouest du lac Supérieur, maintenant ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau, comprend 73 milles de canaux,

---

* Le résumé suivant du trafic total des canaux américains et canadiens au Sault Sainte-Marie, pour la saison de 1909, est emprunté au rapport statistique préparé sous la direction du lieutenant-colonel Townsend, corps des ingénieurs, armée des Etats-Unis .

Total des marchandises transportées, 57,895,149 tonnes, total net enregistré 46,751,717 tonnes; total 46,812,929,345 tonnes; valeur totale des marchandises, 626,104,173; total payé pour ce transport, 36 291.948; total des navires enregistrés passés par [illegible] totale des navires enregistrés $126, 899, 000; nombre total de passagers transportés, 59,948; longueur moyenne du trajet effectuée par les merchandises, 809 milles; coût moyen du transport par tonne, 63 cents; coût moyen par mille et par tonne, 0.78 mille; valeur moyenne par tonne, $10.81.

Le trafic total de 57.895,149 tonnes, pour la saison de 1909, comparativement à 1908, accuse une augmentation de 40 pour cent, soit 16,504,592 tonnes, et le tonnage net enregistré de 46,751 717 tonnes accuse une augmentation de 50 p. c., soit 15,659,987 tonnes.

Le trafic, par le canal américain, a représenté 52 p.c. du total, 62 p.c. du tonnage net enregistré, et 46 p.c. du nombre total des passagers, les quantités étant 30,132,374 tonnes de fret, 28,939,463 tonnes enregistrées, et 27,736 passagers. Comparativement à la saison de 1908, il y a eu augmentation de 1,475,077 tonnes de fret, c'est-à-dire 5 par cent; 7,451,964 tonnes enregistrées, c'est-à-dire 35 p.c.; et 4,657 passagers, c'est-à-dire 20 p.c.

Le trafic, par le canal canadien, a représenté 48 pour cent du total du fret, 38 pour cent du tonnage total enregistré, et 54 pour cent des passagers transportés, les quantités étant 27,762,775 tonnes de fret, 17,812,254 tonnes enregistrées, et 32,212 passagers. Camparativement à la saison de 1908, il y a eu augmentation de 15,029,515 tonnes de fret, c'est-à-dire 118 pour cent; 8,208,023 tonnes enregistrées, c'est-à-dire 85 pour 100; et 2,004 passagers, c'est-à-dire 7 pour 100.

Il importe de remarquer que les chiffres du trafic ne concordent pas toujours avec ceux tirés des rapports canadiens, ce qui est probablement dû à certaines différences entre les règlements et clasasification des deux pays.

Dans les cas exceptionnels cette longueur peut être augmentée par certaines manœuvres, tout cela dépendant, bien entendu, de la longueur du navire. En réalité, il y a actuellement des navires passant par les canaux dont la longueur est de 265 pieds et la largeur de 37 pieds.

** Le canal Erié, entre Buffalo et Albany, a 350½ m. de long, et comprend 72 écluses, 110 x 18 pieds, avec profondeur de 7 pieds d'eau, pouvant recevoir des navires d'un jaugeage maximum de 240 tonnes. L'ancien canal a été terminé en 1836, et l'agrandissement du canal actuel en 1862. Le total des frais de construction s'est élevé à $51,609,200.

Il y a actuellement en voie de construction un nouveau canal agrandi, autorisé en 1903. Les écluses devaient avoir 328 pieds de long par 28 de largeur nette, et 11 pieds sur les seuils de buscs. Le coût estimatif était de $100,562,993. L'intention était de pouvoir recevoir des barges de 1,000 tonnes de jaugeage. En 1905, on décida d'élargir les écluses à 45 pieds, et les travaux de construction sont à se faire sur cette base. Quand ces travaux seront terminés, le canal pourra donner passage aux navires des lacs jaugeant jusquà' 2,600 tonnes.

48 écluses et 1,167 milles de navigation par les rivières et les lacs, soit un total de 1,230 milles. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et à Chicago de 1,286 milles. On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef, Partie II, un résumé sur cette ligne, et dans les pages immédiatement suivantes de nouveaux détails sur les différents ouvrages. A Port-Arthur et à Fort-William (à environ six milles l'un de l'autre), le chemin de fer Pacifique-Canadien ouvre les communications vers l'ouest et l'est, et le chemin de fer Canadian-Northern vers l'ouest et le sud. Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique est à construire une ligne de chemin de fer à partir de ces endroits pour communiquer avec le chemin de fer Transcontinental.

Les approches aux canaux et le chenal à travers les biefs de rivières intermédiaires sont bien marqués, et sont éclairés par des bouées à gaz, sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et rendent leur navigation de nuit comme de jour praticable et sûre sous la conduite de pilotes expérimentés. Dans le cas des canaux du Saut-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine, le canal est bien éclairé d'un bout à l'autre au moyen de l'électricité. Dans les canaux du Saut-Sainte-Marie, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine, la manœuvre se fait au moyen de l'électricité. L'éclairage de Point-Farren est éclairé au gaz acétylène.

Sur le canal Lachine, le travail a consisté surtout en revêtement en béton pour les talus dans la partie se trouvant en amont de la Côte Saint-Paul, et en l'élargissement du canal en cet endroit. Il y a eu aussi la construction de quais à Saint-Henri et à la Côte Saint-Paul qui a été poussée avec activité durant l'année.

Sur le canal Soulanges, les mêmes travaux de protection en béton ont aussi été poursuivis.

L'action des eaux du lac Saint-François sur les digues d'argile de Sainte-Barbe et de la baie Hungry est combattue par la construction de murs de pierre. Ces travaux sont maintenant terminés à la baie Hungry, et l'empierrage du chemin en cet endroit, au haut de la digue, a été terminé sur une longueur considérable.

Par suite de la hauteur des eaux dans la rivière Ottawa, nous n'avons pas pu terminer les réparations du barrage de Carillon, mais tous les préparatifs sont faits pour reprendre l'ouvrage à la saison prochaine.

Sur le canal Chambly, l'usine de force motrice électrique a été terminée, mais les machines électriques n'ont pas encore été installées.

Les améliorations du port de Saint-Jean, adjugées à l'entreprise en 1908, comprennent l'enlèvement de l'ancien quai, le prolongement du quai actuel du canal jusqu'au pont du chemin de fer, la construction d'un nouveau quai et d'un brise-lames, etc. Tous les travaux en amont du pont ont été terminés durant l'année.

Sur le canal Trent, l'étendue terminée est la même que l'année précédente, c'est-à-dire 160 milles, à partir du lac Simcoe jusqu'à Healy's-Falls, qui se trouve à 16 milles plus bas que le village de Hastings. Le canal a été utilisé sur toute cette distance, et l'eau a été maintenue à une hauteur uniforme satisfaisante durant toute l'année.

Beaucoup de travaux d'amélioration et de réparation ont été faits, notamment le dragage de certaines parties de la rivière Otonabee, l'exhaussement de quais particuliers dans le lac Stony rendu nécessaire par l'élévation du niveau de l'eau pour les besoins de la navigation, diverses améliorations aux chutes Fénelon, et les réparations de divers barrages contrôlant les divers systèmes de réservoirs achetés du gouverne-

ment d'Ontario. En deux endroits, il a été nécessaire de construire de nouveaux barrages en béton.

La construction de la division Ontario-lac Rice du canal est racontée de façon compréhensive et intéressante dans le rapport de l'ingénieur-surintendant, que l'on trouvera aux appendices joints au présent rapport.

Cette division a 56½ milles de long, à partir de Trenton, sur le lac Ontario jusqu'au lac Rice, et cinq sections sur sept ont été adjugées à l'entreprise. Cette division suit la rivière Trent, et comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de canal submergé, et 34 milles de rivière profonde. L'élévation totale, entre le niveau de l'eau basse sur le lac Ontario et le niveau de navigation normale au lac Rice, est de 369 pieds, et il faudra 18 écluses. Le niveau de la rivière sera assuré par 14 barrages en béton; 16 ponts vont être nécessaires, dont six seront pour les chemins de fer. A l'exception d'un, tous ces ponts seront tournants ou à bascule. Les écluses seront en béton, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. Elles auront 175 pieds de long entre les chardonnets, et 33 pieds de large, et elles pourront recevoir des barges de 1,000 tonnes, d'environ 150 pieds de long et 30 pieds de bau et d'un tirant d'eau de 8 pieds. Les travaux nécessiteront l'enlèvement d'environ 1,500,000 verges cubes de terre, 1,250,000 verges cubes de roc, détaché et massif, et la construction d'environ 400,000 verges cubes de béton. Le coût approximatif a été porté à $6,750,000, et là-dessus la somme de $1,285,092 a été dépensée à venir au 31 mars 1910. Cinq écluses et six barrages ont déjà été construits. On trouvera tous les détails de ces travaux dans le rapport ci-haut mentionné de l'ingénieur-surintendant.

En outre, des travaux sur cette division, une entreprise a été adjugée pour la construction d'un nouveau barrage en béton à Burleigh-Falls pour remplacer la présente structure en bois tombant en ruine. C'est là partie d'un projet pour élever le niveau du lac Lovesick jusqu'au niveau de la baie Deer, soit une différence d'environ quatre pieds, ce qui permettra de se dispenser de l'écluse-ascenseur de Lovesick et de l'écluse étagée à Burleigh-Falls, et de les remplacer à ce dernier endroit par une seule écluse.

Sur la section Lindsay, la nouvelle écluse et le nouveau barrage de Lindsay sont terminés, et les vannes ont été d'une grande utilité pour combattre les inondations du printemps, qui nous ont donné déjà bien des ennuis dans la rivière Scugog en amont de Lindsay.

Sur la section Rosedale, une entreprise a été adjugée en février 1908 pour la construction d'un nouveau canal entre les lacs Cameron et Balsam, 1·8 mille de long, avec une nouvelle écluse et un nouveau barrage pour remplacer les anciennes structures en bois. On se trouvera alors raccourcir de 1·2 mille la distance entre les deux lacs. L'écluse est terminée ainsi que l'excavation pour le canal.

La division de la rivière Holland s'étend à partir de la baie Cook, lac Simcoe, jusqu'à Holland-Landing, 8½ milles, entièrement sur le niveau du lac Simcoe, et de Holland-Landing à Newmarket, 4⅓, sur lesquels il y a une élévation de 43 pieds, ce qui nécessitera trois écluses et trois barrages. Les travaux de cette section (n° 2) ont été adjugés en février 1908, et environ 37 pour 100 avaient été exécutés à venir au 31 mars 1910.

Des levés hydrographiques des divers lacs compris dans le réseau de navigation de la Trent ont été poursuivis, afin d'obtenir une série complète de cartes de ces eaux.

Rien n'a encore été fait au sujet de l'adoption d'une route pour la section nord du canal, du lac Simcoe à la Baie Georgienne, à part le levé de tracés de routes alternatives.

Sur le canal Galops, on a terminé l'enlèvement de certains bancs de sable dans le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest de la tête du canal, ce qui assure un chenal de 17 pieds de profondeur entre l'entrée du haut et l'extrémité de ce qui est connu comme "chenal du nord". Tous les travaux d'agrandissement se rattachant au district des canaux Ontario-Saint-Laurent sont maintenant terminés.

Il ne faut pas oublier, non plus, que les voies d'eau intermédiaires présentent de sérieuses difficultés, les navires étant forcés de traverser la rivière d'un côté à l'autre afin de suivre le chenal dévié. C'est là un obstacle à la navigation que l'on pourrait dans une grande mesure faire disparaître en redressant le chenal à certains endroits, en enlevant les bancs de sable et en améliorant les entrées conduisant à la Pointe-Farran et aux canaux du Rapide-Plat.

Sur le canal Cornwall, on a commencé à s'occuper de l'amélioration de l'entrée du haut du canal, où l'approche de l'écluse est extrêmement difficile, et des plans et devis ont été préparés pour un mur d'approche et pour certains travaux de dragage.

Les travaux permanents de réparation de la brèche qui s'est produite en juin 1908 dans la berge du canal sud, ont été terminés l'année dernière à l'entreprise; et en poursuivant les travaux jour et nuit le canal a pu être ouvert à la navigation le 3 mai 1909. Tous les travaux étaient entièrement terminés en octobre suivant. Il importe de remarquer que malgré la nature grave de l'accident, comportant l'écroulement d'environ 200 pieds de la berge, la navigation ne s'est cependant trouvée retardée que de 17 jours, grâce à la construction d'une chaussée temporaire et à certains travaux de diversion. Comme la berge immédiatement à l'ouest de l'écroulement donnait aussi des signes de faiblesse, on décida de pousser encore plus loin la construction du nouveau mur en béton, et ces travaux ont été donnés à l'entreprise.

Sur le canal Rideau, les inondations de 1909, qui détiennent jusqu'ici le record, ont causé un accident grave aux Rapides-Noirs, l'eau pénétrant dans la berge de sable de la rivière au bout de la nouvelle chaussée, et ouvrant une brèche d'environ 200 pieds de longueur. Les travaux de réparation, exceptionnellement difficiles dans les circonstances, ont entraîné un retard de six semaines pour l'ouverture de la navigation. Bon nombre de travaux d'amélioration et de réparation, en différents points de cette voie d'eau considérable, ont été faits durant l'année.

Sur le canal Welland, le dégagement du port, à Port-Colborne, est en marche, et un chenal de 22 pieds de profondeur jusqu'à l'élévateur, où il y a une profondeur de 14 pieds sur les seuils d'écluse, est maintenant utilisable. Un tronçon du chemin de fer du Grand-Tronc a été construit jusqu'à l'élévateur. Comme suite aux levés qui ont été faits pour savoir à quoi s'en tenir sur l'opportunité de construire un nouveau canal Welland, des forages ont été pratiqués en divers endroits afin de déterminer la nature du sol.

Sur le canal du Sault-Sainte-Marie, on a terminé le travail d'amélioration du chenal à l'entrée du haut du canal, en creusant à 21 pieds 5 pouces à eau basse et en assurant une largeur de 500 pieds. La section du milieu, à travers les battures Vidal,

à environ deux milles en amont de l'écluse, sera terminée cette année. Le chenal au nord du canal, en amont du quai du nord, est présentement à l'entreprise.*

Le 9 juin, un accident d'une nature très grave s'est produit, dont les détails sont donnés au long dans le rapport de l'ingénieur-surintendant joint au présent rapport. Un steamer se trouvait dans l'écluse, et un autre venait d'entrer dans le haut du canal quand un troisième se présenta à l'entrée du bas, et le mécanicien n'ayant pu faire machine arrière au moment voulu, le steamer alla donner contre l'une des portes de l'écluse du bas et la força en arrière. L'eau se précipita avec une force terrible, entraînant des résultats désastreux pour les steamers et les écluses, et les quatre portes furent brisées et il y eut aussi d'autres dommages. La grande chaussée mobile au-dessus de l'écluse fut immédiatement utilisée et rendit des services très appréciables, bien qu'elle ait montré en divers endroits plusieurs points faibles. La navigation ne fut pas reprise avant le 21.

En deux occasions, durant la saison, l'écluse Poe, sur la rive américaine, fut hors de service durant trois et huit jours. Pour donner une idée de l'intensité du trafic en cet endroit, et de l'importance de se tenir prêt à parer à tout accident, il suffira de dire que durant la première période de trois jours le canal canadien donna un service continuel de 101 heures et reçut 184 navires représentant le total de 553,287 tonnes, et que dans la seconde période de huit jours le service fut de 264 heures continuelles avec 460 navires représentant le total de 1,372,145 tonnes. A un moment donné, il y eut 112 navires qui attendait leur tour de passer. Il en résulta un blocus formidable, avec pertes estimées à $250,000.

## STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemins de fer, relatif à leurs opérations durant les douze mois expirés le 30 juin 1909, est préparé par le contrôleur du département des statistiques, et publié sous forme de rapport séparé.

## STATISTIQUE DES CANAUX.

Les statistiques du trafic pour les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1909, sont établies sous la direction du même fonctionnaire, et sont aussi publiées sous forme de rapport séparé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
*Sous-ministre, et président du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.*

---

* On remarquera qu'une nouvelle écluse est présentement à être construite par le gouvernement des Etats-Unis. Cette écluse aura $1,350 pieds de long par 80 pieds de large, et aura une profondeur de 25 pieds sur les seuils à eau basse.

# APPENDICES

PREMIÈRE PARTIE

# RELEVÉS DU COMPTABLE

INDIQUANT

# LES FRAIS DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

(Y COMPRIS LES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS)

## ET LES RECETTES

PENDANT L'EXERCICE DE 1909-10

ET LES ANNÉES PRÉCÉDENTES.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1910.

CANAUX.

| Désignation des travaux. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. | Imputables sur le revenu. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Personnel. | Réparations. |
| CANAUX. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Beauharnois | ..... | 24,319 49 | ..... | ..... |
| Carillon. .. / Grenville .. | ..... | 10,410 09 | 23,512 72 | 11,925 28 |
| Chambly | 30,479 41 | 8,207 00 | 29,198 76 | 22,825 53 |
| Cornwall | 89 54 | 35,549 06 | 76,519 49 | 51,330 83 |
| Galops | 2,057 86 | 13,694 97 | ..... | ..... |
| Lachine | 215,611 98 | 70,000 20 | 77,701 55 | 75,247 71 |
| Murray | ..... | ..... | 4,378 74 | 2,674 57 |
| Rideau | ..... | 9,225 73 | 48,324 13 | 95,188 97 |
| Sault Ste-Marie | 46,809 13 | 147,147 52 | 18,976 64 | 20,300 77 |
| Soulanges | 153,022 23 | 2,299 93 | 32,851 69 | 46,287 16 |
| Sainte-Anne, Ecluse | ..... | 2,339 76 | 2,267 60 | 2,446 28 |
| Saint-Ours " | ..... | 1,925 08 | 4,137 64 | 1,752 66 |
| Saint-Laurent. Enlèvem. des bancs de sable. | 28,815 36 | | | |
| Saint-Laurent. Bureau de district | 5,573 96 | ..... | ..... | ..... |
| Saint-Pierre | ..... | ..... | 3,449 43 | 238 14 |
| Trent | 1,000,000 00 | 59,483 51 | 36,800 42 | 54,206 13 |
| Welland | 168,247 17 | 75,233 28 | 136,783 47 | 77,723 23 |
| Williamsburg | ..... | ..... | 20,682 88 | 29,645 76 |
| Totaux | 1,650,706 64 | 459,835 62 | 515,585 16 | 491,793 02 |
| EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX. | | | | |
| Dragueurs—Lachine | ..... | ..... | ..... | 7,668 29 |
| Rideau | ..... | ..... | ..... | 14,219 64 |
| Divers | ..... | ..... | 1,582 40 | 553 65 |
| Appointements et dépenses casuelles. Employés à la statistique, etc | ..... | ..... | 37,502 73 | ..... |
| Travail le dimanche | ..... | ..... | 30,109 89 | ..... |
| Relevés hydrauliques et inspections | ..... | 2,012 52 | ..... | ..... |
| Canaux de Québec. Entretien | ..... | ..... | 20,119 08 | ..... |
| Canaux de Québec. Remarquer les front., etc. | ..... | 4,596 96 | ..... | ..... |
| Canaux de Québec. Dragage | ..... | 17,999 29 | ..... | ..... |
| Travaux divers imprévus | ..... | 4,812 29 | ..... | ..... |
| | ..... | 29,421 06 | 89,314 10 | 22,441 58 |
| Total sur les canaux | 1,650,706 64 | 489,256 68 | 604,899 26 | 514,234 60 |

Total général sur les canaux, $3,259,097.18.

## CHEMINS DE FER.

| Désignation des travaux. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. | Imputables sur le revenu. Frais d'exploitation. | |
|---|---|---|---|---|
| CHEMINS DE FER. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Intercolonial | 1.278,409 45 | ..... | 8,645,070 33 | ..... |
| National Transcontinental | 19,968,126 86 | ..... | ..... | ..... |
| Ile du Prince-Edouard | 206,396 97 | ..... | 427,283 73 | ..... |
| Embranchement de Windsor | ..... | ..... | 23,549 90 | ..... |
| Total | 21,452,933 28 | ..... | 9,095,903 96 | ..... |
| DÉPENSES GÉNÉRALES SUR LES CHEMINS DE FER | | | | |
| Contribution au collège McGill | ..... | 2,500 00 | ..... | ..... |
| Subvention aux chemins de fer | ..... | 2,048,097 05 | ..... | ..... |
| Wagon du gouverneur général | ..... | 1,966 62 | ..... | ..... |
| Commission des chemins de fer, etc | ..... | 112,465 04 | ..... | ..... |
| " " statutaire | ..... | 46,500 00 | ..... | ..... |
| Abonnement au *Railway Congress*, Bruxelles | ..... | 97 33 | ..... | ..... |
| Arpentages et inspections | ..... | 17,085 87 | ..... | ..... |
| Direct. du gouv., ch. de fer G.-T.-Pacifique | ..... | 2,000 00 | ..... | ..... |
| Inspections du Grand-Tronc-Pacifique | ..... | 17,644 66 | ..... | ..... |
| Arpentages du ch. de f. de la Baie-d'Hudson | 53,042 63 | ..... | ..... | ..... |
| Pont de Québec— Préparation de plans, etc | ..... | 111,788 02 | ..... | ..... |
| Fonds de compens. p. droit de pass. à niveau | ..... | 70 00 | ..... | ..... |
| | ..... | 2,360,214 59 | ..... | ..... |
| Moins le montant reçu de la *Phœnix Bridge Co.* | ..... | 100,000 00 | | |
| Total | 53,042, 63 | 2,260,214 59 | ..... | ..... |
| Total sur les chemins de fer | 21,505,975 91 | 2,260,214 59 | 9,095,903 96 | ..... |
| Total général, chemins de fer, $32,862,094.46. | | | | |
| DIVERS. | | | | |
| Frais de litige | ..... | 4,706 79 | ..... | ..... |
| Totaux généraux, chemins de fer et canaux, y compris les divers | 23,156,682 55 | 2,754,178 06 | 9,700,803 22 | 514,234 60 |

Somme totale dépensée, $36,125,898.43.

NOTE—Jusqu'à l'année 1906 inclusivement l'exercice se terminait le 30 juin, il se termine maintenant le 31 mars.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1910.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 31 mars 1910.

CANAL SAINT-PIERRE.

| — | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 156,523 32 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | 21,519 72 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | 70,719 80 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | 46,193 57 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | 225 36 | 555 78 |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | 280 00 | 6,122 07 |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | 343 32 | 6,539 58 |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | 725 93 | 1,558 57 |
| " " " .. | 1875 | 20 97 | ..... | 560 00 | 889 |
| " " " .. | 1876 | 11,125 00 | ..... | 641 55 | ..... |
| " " " .. | 1877 | 63,330 18 | ..... | 600 00 | 17 45 |
| " " " .. | 1878 | 26,511 51 | ..... | 600 00 | ..... |
| " " " .. | 1879 | 107,337 75 | ..... | 631 50 | ..... |
| " " " .. | 1880 | 80,120 54 | ..... | 400 00 | ..... |
| " " " .. | 1881 | 69,434 76 | ..... | 959 58 | ..... |
| " " " .. | 1882 | 484 00 | ..... | 1,920 54 | 200 63 |
| " " " .. | 1883 | ..... | ..... | 2,089 19 | 232 42 |
| " " " .. | 1884 | 2,471 40 | ..... | 2,601 47 | 367 85 |
| " " " .. | 1885 | 16,820 15 | ..... | 1,929 11 | 183 11 |
| " " " .. | 1886 | 2,316 85 | ..... | 2,360 67 | 297 81 |
| " " " .. | 1887 | 1,087 75 | 750 00 | 2,777 13 | 343 23 |
| " " " .. | 1888 | ..... | ..... | 3,217 77 | 1,588 40 |
| " " " .. | 1889 | ..... | 500 00 | 3,085 29 | 353 38 |
| " " " .. | 1890 | ..... | ..... | 3,110 15 | 255 34 |
| " " " .. | 1891 | 972 65 | 510 53 | 3,255 30 | 312 02 |
| " " " .. | 1892 | 14,387 00 | 30,936 82 | 3,007 70 | 1,461 24 |
| " " " .. | 1893 | 811 59 | 9,987 78 | 2,938 15 | 1,856 30 |
| " " " . | 1894 | 437 05 | 3,852 21 | 2,935 94 | 1,986 70 |
| " " " .. | 1895 | 868 44 | 26,222 46 | 2,499 81 | 353 55 |
| " " " .. | 1896 | 1,455 21 | 16,743 64 | 2,182 04 | 260 90 |
| " " " .. | 1897 | ..... | ..... | 2,728 38 | 1 20 |
| " " " .. | 1898 | ..... | 111 70 | 2,785 25 | 453 85 |
| " " " .. | 1899 | ..... | ..... | 2,819 86 | 456 61 |
| " " " .. | 1900 | ..... | ..... | 2,833 24 | 1,483 30 |
| " " " .. | 1901 | ..... | 2,311 26 | 2,730 44 | 841 63 |
| " " " .. | 1902 | ..... | 10,014 43 | 2,939 81 | 274 44 |
| " " " .. | 1903 | ..... | ..... | 2,836 49 | 764 11 |
| " " " .. | 1904 | ..... | ..... | 3,126 94 | 122 45 |
| " " " .. | 1905 | ..... | 3,000 10 | 2.969 90 | 1,095 90 |
| " " " .. | 1906 | ..... | ..... | 3,239 19 | 253 65 |
| " " " .. | 1907 | ..... | ..... | 2,468 78 | 246 87 |
| " " " .. | 1908 | ..... | ..... | 3.371 13 | 942 64 |
| " " " .. | 1909 | ..... | ..... | 3,282 22 | 532 78 |
| " " " .. | 1910 | ..... | ..... | 3,449 43 | 238 14 |
| | | 648,755 64 | ..... | ..... | ..... |
| MOINS—Remboursements de 1897-8. | ..... | 208 50 | ..... | ..... | ..... |
| Total ..... | .... | *648,547 14 | 151,134 50 | 87,458 56 | 33,443 25 |

* Dépenses telles que ci-dessus ..... $ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération ..... 156,523 32

Conforme aux Comptes publics, 1910, page 4..... $ 492,023 82

W. C. LITTLE.
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE VERTE.

| — | Exercice terminé. | Capital. | Revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | | | |
| depuis " | 1868 | | |
| " " " | 1869 | | |
| " " " | 1870 | | |
| " " " | 1871 | | 17,929 34 |
| " " " | 1872 | | 6,399 41 |
| " " " | 1873 | | 14,943 83 |
| " " " | 1874 | | 4,018 90 |
| " " " | 1875 | | 443 00 |
| " " " | 1876 | | 110 75 |
| " " " | 1877 | | 22 30 |
| " " " | 1878 | | |
| " " " | 1879 | | |
| " " " | 1880 | | |
| " " " | 1881 | | 520 00 |
| " " " | 1882 | | |
| " " " | 1883 | | |
| " " " | 1884 | | |
| " " " | 1885 | | |
| " " " | 1886 | | |
| " " " | 1887 | | |
| " " " | 1888 | | |
| " " " | 1889 | | |
| " " " | 1890 | | |
| " " " | 1891 | | |
| " " " | 1892 | | |
| " " " | 1893 | | |
| " " " | 1894 | | |
| " " " | 1895 | | |
| " " " | 1896 | | |
| " " " | 1897 | | |
| " " " | 1898 | | |
| " " " | 1899 | | |
| " " " | 1900 | | |
| " " " | 1901 | | |
| " " " | 1902 | | |
| " " " | 1903 | | |
| " " " | 1904 | | |
| " " " | 1905 | | |
| " " " | 1906 | | |
| " " " | 1907 | | |
| " " " | 1908 | | |
| " " " | 1909 | | |
| " " " | 1910 | | |
| Total | | | 44,387 53 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement impérial | .... | 40,000 00 | | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | ..... | 2,547,532 85 | | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération | 1868 | ..... | | 1,852 70 | 13,742 05 | 10,431 51 |
| " " | 1869 | 2,000 00 | | ..... | 14,209 02 | 12,085 84 |
| Coût de la construct. première et agrandiss. de 1845 à 1848 | ..... | ..... | 2,589,532 85 | | | |
| Dépensé par le gouvernement fédéral | 1870 | ..... | | ..... | 15,834 49 | 13,302 39 |
| " " | 1871 | ..... | | 12,231 40 | 17,478 52 | 15,093 25 |
| " " | 1872 | 36,708 15 | | ..... | 16,076 93 | 12,334 69 |
| " " | 1873 | 7,824 28 | | 35,158 21 | 23,601 03 | 34,300 60 |
| " " | 1874 | 158,618 35 | | ..... | 25,811 07 | 22,828 66 |
| " " | 1875 | 197,420 52 | | ..... | 28,592 01 | 30,057 34 |
| " " | 1876 | 327,769 39 | | ..... | 33,797 73 | 29,103 65 |
| " " | 1877 | 1,439,375 73 | | ..... | 33,148 86 | 19,824 33 |
| " " | 1878 | 1,484,619 63 | | ..... | 39,062 97 | 13,646 41 |
| " " | 1879 | 958,053 30 | | ..... | 42,338 84 | 12,400 78 |
| " " | 1880 | 369,566 74 | | ..... | 38,950 90 | 10,223 62 |
| " " | 1881 | 292,165 51 | | ..... | 39,027 99 | 19,888 33 |
| " " | 1882 | 252,821 33 | | 2,978 66 | 41,158 90 | 17,116 46 |
| " " | 1883 | 396,496 96 | | 1,859 68 | 45,554 91 | 18,199 59 |
| " " | 1884 | 188,266 18 | | ..... | 48,624 51 | 19,683 24 |
| " " | 1885 | 111,215 23 | | ..... | 49,004 85 | 20,199 78 |
| " " | 1886 | 210,509 42 | | ..... | 50,969 10 | 19,199 18 |
| " " | 1887 | 28,772 52 | | 12,981 59 | 53,113 97 | 22,567 81 |
| " " | 1888 | 19,414 34 | | 7,996 38 | 52,229 61 | 19,999 64 |
| " " | 1889 | 76,032 96 | | 972 71 | 54,110 67 | 22,957 71 |
| " " | 1890 | 7,448 03 | | 8,238 46 | 53,114 34 | 22,999 38 |
| " " | 1891 | 217 53 | | 16,155 75 | 50,721 69 | 36,292 98 |
| " " | 1892 | 87,852 35 | | 27,480 80 | 52,729 37 | 67,499 62 |
| " " | 1893 | 445,983 21 | | 50,937 40 | 53,185 00 | 51,616 79 |
| " " | 1894 | 64,345 14 | | 17,152 48 | 60,174 03 | 40,939 70 |
| " " | 1895 | 189,944 36 | | 32,405 20 | 56,337 44 | 25,891 45 |
| " " | 1896 | 184,998 25 | | 8,193 15 | 58,342 96 | 24,950 20 |
| " " | 1897 | 282,052 48 | | 14,664 21 | 57,533 20 | 25,820 73 |
| " " | 1898 | 216,717 44 | | 819 62 | 57,282 50 | 33,391 92 |
| " " | 1899 | 162,351 83 | | 3,103 99 | 55,990 00 | 35,776 90 |
| " " | 1900 | 125,009 41 | | 12,210 88 | 56,791 45 | 31,988 81 |
| " " | 1901 | 97,305 52 | | 12,072 87 | 58,364 29 | 50,005 48 |
| " " | 1902 | 113,328 26 | | 36,249 02 | 59,435 33 | 45,853 97 |
| " " | 1903 | 58,426 92 | | 109,893 43 | 69,762 03 | 53,054 20 |
| " " | 1904 | 181,487 06 | | 162,705 14 | 77,233 17 | 50,660 92 |
| " " | 1905 | 112,460 47 | | 144,996 37 | 86,209 93 | 65,202 42 |
| " " | 1906 | 103,798 28 | | 133,518 77 | 84,708 78 | 60,064 84 |
| " " | 1907 | 18,840 85 | | 65,872 25 | 53,308 14 | 47,465 20 |
| " " | 1908 | 203,307 25 | | 92,362 48 | 74,222 78 | 70,427 37 |
| " " | 1909 | 359,041 77 | | 143,526 35 | 72,049 32 | 82,081 39 |
| " " | 1910 | 215,611 98 | | 70,000 20 | 77,701 55 | 75,247 71 |
| Coût de l'agrandissement | ..... | ..... | 9,786,178 93 | | | |
| Total | ..... | ..... | 12,375,711 78 | 1,238,590 15 | 2,101,636 23 | 1,412,676 7 |

Dépense totale imputable au compte du capital comme ci-dessus.....$12,375,711 78
Moins imputable à fleuve St-Laurent et canaux, *voir* page 11.. $2,950,104 15
Moins dépenses du gouvernement impérial ..... 40,000 00
2,990,104 15

Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4.....$ 9,385,607 63

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

| —— | Exercice, terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépenses du gouvern. avant la confédération | ... | 1,611,424 11 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | ..... | 63,193 75 | 9,349 99 | 6,216 98 |
| " " " .. | 1869 | ..... | 55 00 | 9,626 99 | 6,498 57 |
| " " " .. | 1870 | ..... | 27 50 | 10,117 57 | 6,384 81 |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | 12,316 53 | 5,722 36 |
| " " " .. | 1872 | ..... | 27 50 | 11,792 46 | 15,733 38 |
| " " " .. | 1873 | ..... | 5,122 50 | 12,210 73 | 9,882 06 |
| " " " .. | 1874 | ..... | 26 00 | 15,392 51 | 10,990 56 |
| " " " .. | 1875 | ..... | 36 00 | 14,399 32 | 12,253 01 |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | 14,465 86 | 17,170 83 |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | 14,377 63 | 15,207 36 |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | 14,383 37 | 9,861 05 |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | 15,015 86 | 10,370 71 |
| " " " .. | 1880 | 266 15 | ..... | 15,362 61 | 8,997 34 |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | 17,659 93 | 10,770 67 |
| " " " .. | 1882 | ..... | ..... | 18,804 53 | 20,813 86 |
| " " " .. | 1883 | ..... | 6,727 44 | 18,287 77 | 15,826 71 |
| " " " .. | 1884 | ..... | 3,277 98 | 19,107 38 | 16,232 61 |
| " " " .. | 1885 | ..... | 7,999 79 | 18,960 40 | 14,637 70 |
| " " " .. | 1886 | ..... | 8,491 80 | 19,228 90 | 14,356 00 |
| " " " .. | 1887 | ..... | 3,633 57 | 18,867 45 | 14,999 88 |
| " " " .. | 1888 | ..... | 14,411 97 | 19,325 05 | 14,285 98 |
| " " " .. | 1889 | ..... | 10,993 52 | 20,019 11 | 14,982 54 |
| " " " .. | 1890 | ..... | ..... | 19,847 42 | 14,999 20 |
| " " " .. | 1891 | ..... | 17,085 68 | 18,886 86 | 12,537 39 |
| " " " .. | 1892 | ..... | 1,696 23 | 20,050 01 | 14,999 80 |
| " " " .. | 1893 | ..... | ..... | 20,348 34 | 14,107 11 |
| " " " .. | 1894 | ..... | 6,547 72 | 20,574 53 | 13,903 46 |
| " " " .. | 1895 | ..... | 27,982 93 | 20,428 59 | 12,299 49 |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | 20,725 47 | 15,050 85 |
| " " " .. | 1897 | ..... | 9,813 15 | 21,012 64 | 14,862 98 |
| " " " .. | 1898 | 25,000 00 | 5,799 34 | 20,650 00 | 16,164 92 |
| " " " .. | 1899 | ..... | 1,000 00 | 20,613 22 | 13,463 01 |
| " " " .. | 1900 | ..... | 4,959 22 | 20,147 59 | 14,505 30 |
| " " " .. | 1901 | ..... | 483 40 | 20,118 42 | 14,199 12 |
| " " " .. | 1902 | ..... | ..... | 16,682 52 | 6,532 33 |
| " " " .. | 1903 | ..... | ..... | 8,218 14 | 10,063 38 |
| " " " .. | 1904 | ..... | ..... | 9,236 27 | 11,936 37 |
| " " " .. | 1905 | ..... | 14,949 83 | 9,086 68 | 10,499 99 |
| " " " . | 1906 | ..... | 2,531 24 | 9,291 91 | 18,640 71 |
| " " " .. | 1907 | ..... | 598 64 | 7,552 02 | 11,711 09 |
| " " " .. | 1908 | ..... | 2,260 81 | 7,032 31 | 13,019 76 |
| " " " .. | 1909 | ..... | 21,758 84 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1910 | ..... | 24,319 49 | ..... | ..... |
| Total ..... | .. | *1,636,690 26 | 265,810 84 | 649,574 89 | 525,691 23† |

* *Voir* page 11 pour le total du coût, fleuve Saint-Laurent et canaux.
† Ce canal est loué depuis 1908, il n'a été déboursé aucune somme pour l'entretien ni l'exploitation.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDRAULIQUES, ETC.

| — | Exercice terminé. | Imputable sur le capital. Chenal. nord. | Biefs. | Chenal des Galops. | Total. | Imputable sur le revenu. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | ..... | ..... | ..... | ..... | 18,442 85 | 98,378 46 |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " | 1873 | ..... | ..... | ..... | 33,241 69 | ..... |
| " " | 1874 | ..... | ..... | ..... | 26,541 30 | ..... |
| " " | 1875 | ..... | ..... | ..... | 20,611 36 | ..... |
| " " | 1876 | ..... | ..... | ..... | 50,215 47 | ..... |
| " " | 1877 | ..... | ..... | ..... | 47,377 31 | ..... |
| " " | 1878 | ..... | ..... | ..... | 5,570 46 | ..... |
| " " | 1879 | ..... | ..... | ..... | 9,265 77 | ..... |
| " " | 1880 | ..... | ..... | ..... | 9,214 56 | ..... |
| " " | 1881 | ..... | ..... | ..... | 6,927 96 | ..... |
| " " | 1882 | ..... | 6,933 45 | 22,000 00 | 28,933 45 | ..... |
| " " | 1883 | ..... | 3,574 31 | 41,300 00 | 44,874 31 | ..... |
| " " | 1884 | ..... | 15,546 03 | 74,300 00 | 89,846 03 | ..... |
| " " | 1885 | ..... | 13,710 17 | 101,400 00 | 115,110 17 | ..... |
| " " | 1886 | ..... | 16,251 73 | 99,800 00 | 116,051 73 | ..... |
| " " | 1887 | ..... | 20,037 31 | 54,400 00 | 74,437 31 | ..... |
| " " | 1888 | ..... | 16,082 85 | 40,400 00 | 56,482 85 | ..... |
| " " | 1889 | ..... | 1,293 92 | 17,200 00 | 18,493 92 | ..... |
| " " | 1890 | ..... | 18,279 91 | 5,700 00 | 23,979 91 | ..... |
| " " | 1891 | ..... | 35,137 25 | ..... | 35,137 25 | ..... |
| " " | 1892 | ..... | 59,779 31 | ..... | 59,779 31 | ..... |
| " " | 1893 | ..... | 52,643 39 | ..... | 52,643 39 | ..... |
| " " | 1894 | ..... | 13,721 66 | ..... | 13,721 66 | ..... |
| " " | 1895 | ..... | 1,223 72 | 181,552 03 | 182,775 75 | ..... |
| " " | 1896 | ..... | 7,457 05 | ..... | 7,457 05 | ..... |
| " " | 1897 | ..... | 12,347 31 | ..... | 12,347 31 | ..... |
| " " | 1898 | 171,336 65 | 7,491 11 | 32,710 00 | 211,537 76 | ..... |
| " " | 1899 | 461,979 50 | 9,366 47 | 42,430 00 | 513,775 97 | ..... |
| " " | 1900 | 225,000 00 | 72,484 41 | 50,000 00 | 347,484 41 | ..... |
| " " | 1901 | 184,790 34 | 19,389 75 | 91,211 97 | 295,392 06 | ..... |
| " " | 1902 | 125,000 00 | 29,268 64 | 24,037 85 | 178,306 49 | ..... |
| " " | 1903 | 126,833 94 | 16,432 28 | 25,000 00 | 168,266 22 | ..... |
| " " | 1904 | 68,595 42 | 9,634 66 | 6,450 00 | 84,680 08 | ..... |
| " " | 1905 | 93,025 89 | 25,743 51 | 49,734 70 | 168,504 10 | ..... |
| " " | 1906 | 83,028 98 | ..... | 26,506 26 | 109,535 24 | ..... |
| " " | 1907 | 61,528 34 | ..... | 13,350 00 | 74,878 34 | ..... |
| " " | 1908 | 40,500 00 | ..... | 12,976 77 | 53,476 77 | ..... |
| " " | 1909 | 42,770 45 | ..... | 25,378 21 | 68,148 66 | ..... |
| " " | 1910 | 34,389 32 | ..... | 2,057 86 | 36 447 18 | 13,694 97 |
| Total | .... | 1,718,778 83 | 483,830 20 | 1,039,895 65 | 3,469,913 41* | 112,073 43 |

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, ETC.

| | |
|---|---|
| Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus | $ 3,469,913 41 |
| Canal Beauharnois, *voir* page 10 | 1,636,690 26 |
| Canal Cornwall " 14 | 7,234,767 14 |
| Canal Williamsburg " 16 17 | 10,485,611 69 |
| Lac Saint-Louis " 12 | 298,176 11 |
| Canal Soulanges " 29 | 7,126,135 61 |
| Canal Lachine, depuis une époque antérieure à la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 9 | 2,950,104 15 |
| Lac Saint-François, *voir* page 13 | 75,906 71 |
| Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4 | $ 33,277,305 08 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

LAC SAINT-LOUIS.

| — | Exercice terminé. | Imputable sur le capital. | Imputable sur le revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | | | |
| " " depuis " | 1868 | | |
| " " " " | 1869 | | |
| " " " " | 1870 | | |
| " " " " | 1871 | | |
| " " " " | 1872 | | |
| " " " " | 1873 | | |
| " " " " | 1874 | | |
| " " " " | 1875 | | |
| " " " " | 1876 | | |
| " " " " | 1877 | | |
| " " " " | 1878 | | |
| " " " " | 1879 | | |
| " " " " | 1880 | | |
| " " " " | 1881 | | |
| " " " " | 1882 | | |
| " " " " | 1883 | | |
| " " " " | 1884 | | |
| " " " " | 1885 | | |
| " " " " | 1886 | | |
| " " " " | 1887 | | |
| " " " " | 1888 | | |
| " " " " | 1889 | | |
| " " " " | 1890 | | |
| " " " " | 1891 | | |
| " " " " | 1892 | | |
| " " " " | 1893 | | |
| " " " " | 1894 | | |
| " " " " | 1895 | 4,753 14 | |
| " " " " | 1896 | 49,909 31 | |
| " " " " | 1897 | 73,300 41 | |
| " " " " | 1898 | 64,495 83 | |
| " " " " | 1899 | 57,607 79 | |
| " " " " | 1900 | 11,765 70 | |
| " " " " | 1901 | 12,918 31 | |
| " " " " | 1902 | 6,000 00 | |
| " " " " | 1903 | 9,508 72 | |
| " " " " | 1904 | 7,916 90 | |
| " " " " | 1905 | † | |
| " " " " | 1906 | † | |
| " " " " | 1907 | † | |
| " " " " | 1908 | † | |
| " " " " | 1909 | † | |
| " " " " | 1910 | † | |
| Total | | *298,176 11 | |

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 11.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, en 1905.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23j juillet 1910.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

| — | Exercice, terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. depuis la confédération | 1868 | | |
| " " " " | 1869 | | |
| " " " " | 1870 | | |
| " " " " | 1871 | | |
| " " " " | 1872 | | |
| " " " " | 1873 | | |
| " " " " | 1874 | | |
| " " " " | 1875 | | |
| " " " " | 1876 | | |
| " " " " | 1877 | | |
| " " " " | 1878 | | |
| " " " " | 1879 | | |
| " " " " | 1880 | | |
| " " " " | 1881 | | |
| " " " " | 1882 | | |
| " " " " | 1883 | | |
| " " " " | 1884 | | |
| " " " " | 1885 | | |
| " " " " | 1886 | | |
| " " " " | 1887 | | |
| " " " " | 1888 | | |
| " " " " | 1889 | | |
| " " " " | 1890 | | |
| " " " " | 1891 | | |
| " " " " | 1892 | | |
| " " " " | 1893 | | |
| " " " " | 1894 | | |
| " " " " | 1895 | | |
| " " " " | 1896 | | |
| " " " " | 1897 | | |
| " " " " | 1898 | 3,420 00 | |
| " " " " | 1899 | 23,110 00 | |
| " " " " | 1900 | 15,431 46 | 12,288 39 |
| " " " " | 1901 | 15,000 00 | 8,060 30 |
| " " " " | 1902 | 13,945 25 | |
| " " " " | 1903 | 5,000 00 | |
| " " " " | 1904 | | 2,199 52 |
| " " " " | 1905 | † | |
| " " " " | 1906 | † | |
| " " " " | 1907 | † | |
| " " " " | 1908 | † | |
| " " " " | 1909 | † | |
| " " " " | 1910 | † | |
| Total | | *75,906 71 | 22,548 21 |

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 11.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
*Compt ble.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## CANAL CORNWALL.

| — | Exercice terminé. | Imputable sur le capital. | | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | ..... | 1,933,152 69 | | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération | 1868 | ..... | | 2,786 00 | 11,244 47 | 3,774 18 |
| " " | 1869 | 10,692 04 | | ..... | 10,347 91 | 3,859 14 |
| " " | 1870 | ..... | | 17,780 05 | 10,368 16 | 7,145 42 |
| " " | 1871 | ..... | | 7 50 | 11,848 39 | 8,891 61 |
| " " | 1872 | ..... | | 10,000 21 | 10,594 30 | 8,163 70 |
| " " | 1873 | ..... | | 1,011 75 | 13,042 25 | 12,467 65 |
| " " | 1874 | ..... | | ..... | 13,405 20 | 7,610 70 |
| " " | 1875 | 1,780 00 | | ..... | 13,351 91 | 7,097 34 |
| Coût de la construct. primitive | ..... | ..... | 1,945,624 73 | | | |
| Dépensé par le gouvernement fédéral | 1876 | ..... | | ..... | 13,320 61 | 6,423 67 |
| " " | 1877 | 49,211 37 | | ..... | 13,375 70 | 6,440 54 |
| " " | 1878 | 145,015 45 | | ..... | 13,825 50 | 4,935 21 |
| " " | 1879 | 143,092 05 | | ..... | 13,817 96 | 4,983 15 |
| " " | 1880 | 109,454 95 | | ..... | 14,440 33 | 9,735 76 |
| " " | 1881 | 53,948 14 | | ..... | 15,173 60 | 5,524 10 |
| " " | 1882 | 44,587 61 | | ..... | 15,052 20 | 6,634 62 |
| " " | 1883 | 21,728 93 | | ..... | 18,283 67 | 8,361 71 |
| " " | 1884 | 22,018 13 | | ..... | 18,475 48 | 9,007 73 |
| " " | 1885 | 62,034 90 | | 16,298 96 | 15,988 96 | 12,368 51 |
| " " | 1886 | 57,820 83 | | 6,960 95 | 15,994 80 | 11,832 83 |
| " " | 1887 | 46,966 43 | | ..... | 17,520 54 | 12,100 29 |
| " " | 1888 | 67,945 74 | | ..... | 16,938 54 | 13,942 64 |
| " " | 1889 | 163,993 85 | | ..... | 17,890 55 | 58,205 26 |
| " " | 1890 | 365,038 01 | | 2,000 00 | 17,063 49 | 12,758 18 |
| " " | 1891 | 599,001 85 | | 1,459 98 | 16,077 72 | 9,830 05 |
| " " | 1892 | 398,555 25 | | 2,345 26 | 15,596 66 | 9,864 36 |
| " " | 1893 | 352,536 13 | | ..... | 15,173 01 | 9,668 14 |
| " " | 1894 | 404,990 22 | | ..... | 15,344 02 | 7,733 54 |
| " " | 1895 | 450,689 65 | | 21,497 74 | 15,414 56 | 13,053 55 |
| " " | 1896 | 448,408 31 | | 2,175 00 | 15,472 26 | 25,259 56 |
| " " | 1897 | 438,487 51 | | ..... | 15,540 43 | 16,438 32 |
| " " | 1898 | 133,208 96 | | ..... | 15,011 50 | 15,431 02 |
| " " | 1899 | 37,649 00 | | 15,960 80 | 16,000 00 | 14,623 90 |
| " " | 1900 | 169,889 51 | | 18,547 50 | 18,798 10 | 13,998 29 |
| " " | 1901 | 62,032 47 | | ..... | 17,104 13 | 13,166 89 |
| " " | 1902 | 90,535 18 | | ..... | 17,896 58 | 15,045 95 |
| " " | 1903 | 77,833 81 | | ..... | 70,129 29 | 19,205 66 |
| " " | 1904 | 113,795 16 | | 1,730 16 | 45,792 64 | 20,932 55 |
| " " | 1905 | 104,093 45 | | 8,324 83 | 71,073 68 | 28,100 67 |
| " " | 1906 | 37,879 09 | | 20,063 79 | 71,246 77 | 31,893 13 |
| " " | 1907 | 5,218 03 | | 4,191 61 | 52,050 56 | 24,489 18 |
| " " | 1908 | 9,897 90 | | 11,270 83 | 73,651 90 | 35,708 68 |
| " " | 1909 | 495 00 | | 151,628 65 | 75,581 54 | 42,978 72 |
| " " | 1910 | 89 54 | | 35,549 06 | 76,519 49 | 51,330 83 |
| Coût de l'agrandissement | ..... | ..... | 5,289,142 41 | | | |
| Total | ..... | ..... | *7,234,767 14 | 351,590 63 | 1,060,839 36 | 661,016 93 |

*Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 11.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gouvernement impérial | ..... | 222,220 00 | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 7,416,019 83 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | 12,097 84 | ..... | 37,679 05 | 38,852 96 |
| " " " .. | 1869 | 43,486 36 | ..... | 39,060 61 | 50,773 03 |
| " " " .. | 1870 | ..... | 22,173 72 | 40,340 45 | 65,009 19 |
| " " " .. | 1871 | ..... | 48,569 10 | 42,383 33 | 53,381 02 |
| " " " .. | 1872 | 53,680 32 | 6,022 44 | 37,085 37 | 50,276 90 |
| " " " .. | 1873 | 82,282 20 | 47,876 27 | 45,382 99 | 66,550 73 |
| " " " .. | 1874 | 746,420 61 | ..... | 50,966 48 | 103,666 99 |
| " " " .. | 1875 | 1,047,119 91 | ..... | 52,595 00 | 88,539 99 |
| " " " .. | 1876 | 1,569,478 19 | 700 00 | 57,623 31 | 81,376 12 |
| " " " .. | 1877 | 2,199,962 61 | ..... | 59,963 47 | 49,783 93 |
| " " " .. | 1878 | 2,138,392 99 | ..... | 60,138 59 | 66,393 53 |
| " " " .. | 1879 | 1,552,697 41 | ..... | 59,942 23 | 56,755 57 |
| " " " .. | 1880 | 1,252,924 75 | ..... | 63,198 10 | 76,535 25 |
| " " " .. | 1881 | 1,242,943 37 | 6,593 19 | 56,398 04 | 69,249 53 |
| " " " .. | 1882 | 603,402 17 | 13,664 80 | 74,641 51 | 84,374 97 |
| " " " .. | 1883 | 549,433 29 | 5,979 03 | 109,207 21 | 72,707 62 |
| " " " .. | 1884 | 432,336 21 | ..... | 113,276 87 | 90,926 97 |
| " " " .. | 1885 | 463,505 38 | 6,150 21 | 112,670 00 | 91,534 66 |
| " " " .. | 1886 | 215,380 75 | 1,359 00 | 111,660 22 | 69,507 48 |
| " " " .. | 1887 | 1,071,073 87 | 3,828 67 | 109,371 69 | 77,440 80 |
| " " " .. | 1888 | 429,720 94 | 10,740 86 | 110,806 01 | 86,518 97 |
| " " " .. | 1889 | 225,910 21 | 43,803 80 | 113,587 05 | 77,547 77 |
| " " " .. | 1890 | 117,633 22 | 51,648 28 | 109,202 02 | 72,686 19 |
| " " " .. | 1891 | 36,371 03 | 19,767 73 | 107,662 63 | 82,548 30 |
| " " " .. | 1892 | 29,541 21 | 9,008 80 | 104,673 73 | 73,771 87 |
| " " " .. | 1893 | 8,259 94 | 25,103 13 | 104,926 73 | 65,016 84 |
| " " " .. | 1894 | 1,571 78 | 13,430 20 | 102,018 80 | 53,053 71 |
| " " " .. | 1895 | 3,809 35 | 24,245 02 | 90,438 07 | 48,270 94 |
| " " " .. | 1896 | 1,677 67 | 18,768 99 | 87,988 11 | 62,542 64 |
| " " " .. | 1897 | 2,282 35 | 22,283 06 | 88,095 20 | 41,247 81 |
| " " " .. | 1898 | ..... | 34,803 25 | 84,806 54 | 59,571 66 |
| " " " .. | 1899 | ..... | 30,099 84 | 86,110 88 | 56,270 60 |
| " " " .. | 1900 | 18,167 29 | 37,164 84 | 84,888 36 | 59,507 64 |
| " " " .. | 1901 | 224,536 96 | 87,777 43 | 86,889 24 | 72,055 89 |
| " " " .. | 1902 | 303,997 81 | 78,905 37 | 88,048 95 | 69,279 90 |
| " " " .. | 1903 | 315,819 49 | 94,127 21 | 90.684 05 | 72,004 59 |
| " " " .. | 1904 | 555,751 00 | 31,140 58 | 91,115 35 | 85,717 88 |
| " " " .. | 1905 | 890,457 82 | 34,559 42 | 91,928 96 | 111,418 62 |
| " " " .. | 1906 | 715,198 24 | 28,799 66 | 107,932 96 | 78,704 93 |
| " " " .. | 1907 | 480,305 03 | 56,036 47 | 75,031 24 | 53,247 50 |
| " " " .. | 1908 | 806,760 46 | 138,430 19 | 108,101 56 | 78,460 4 |
| " " " .. | 1909 | 255,986 16 | 129,489 99 | 115,934 78 | 88,409 5 |
| " " " .. | 1910 | 168,247 17 | 75,233 28 | 136,783 47 | 77,723 2 |
| Total | ..* | 28,506,863 19 | 1,358,283 83 | 3,601,239 21 | 3,029,214 |

| | |
|---|---|
| *Dépense totale comme ci-dessus | $ 28,506,863 19 |
| Moins dépensé par le gouvernement impérial | 222,220 00 |
| Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4 | $ 28,284,643 19 |
| Premiers frais de constr., y compris ceux du prem. agrandiss. | $ 7,693,824 03 |
| Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland | 20,813,039 16 |
| Dépense totale comme ci-dessus | 28,506,863 19 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

| — | Exercice terminé. | Capital. Pointe-Farran. | Capital. Galops. | Capital. Rapide Plat. | Capital. Total. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premier frais de construction | | | | | 1,320,655 54 | | | |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération | 1868 | | | | | | 5,745 97 | 6,442 41 |
| " " " | 1869 | | | | | | 5,769 81 | 5,670 88 |
| " " " | 1870 | | | | | | 5,573 13 | 6,546 16 |
| " " " | 1871 | | | | | | 6,382 17 | 5,308 41 |
| " " " | 1872 | | | | | 1,077 00 | 5,542 94 | 3,230 07 |
| " " " | 1873 | | | | | | 6,424 49 | 7,347 75 |
| " " " | 1874 | | | | | | 6,857 19 | 7,395 92 |
| " " " | 1875 | | | | | | 6,547 62 | 4,110 29 |
| " " " | 1876 | | | | | | 7,418 39 | 11,690 98 |
| " " " | 1877 | | | | | | 7,388 08 | 10,053 61 |
| " " " | 1878 | | | | | | 7,430 11 | 4,449 78 |
| " " " | 1879 | | | | | | 7,517 20 | 3,549 71 |
| " " " | 1880 | | | | | | 7,590 15 | 3,999 77 |
| " " " | 1881 | | | | | | 7,572 35 | 5,020 73 |
| " " " | 1882 | | | | | | 7,589 44 | 7,447 69 |
| " " " | 1883 | | | | 13 19 | | 7,423 48 | 7,299 39 |
| " " " | 1884 | | | | 2,473 44 | | 7,757 04 | 7,349 37 |
| " " " | 1885 | | 70,764 07 | 32,473 05 | 103,237 12 | | 7,696 67 | 8,198 03 |
| " " " | 1886 | | 78,014 92 | 71,820 79 | 149,835 71 | | 7,671 54 | 7,847 05 |
| " " " | 1887 | | 32,862 02 | 82,990 98 | 115,853 00 | | 7,635 54 | 7,904 76 |
| " " " | 1888 | | 16,628 95 | 53,499 34 | 70,128 29 | 1,613 67 | 7,646 79 | 8,190 13 |
| " " " | 1889 | | 37,661 15 | 22,206 11 | 59,867 26 | | 7,485 28 | 8,794 61 |
| " " " | 1890 | | 126,417 42 | 12,660 95 | 139,078 37 | | 8,954 53 | 8,191 69 |
| " " " | 1891 | 2,853 76 | 172,779 88 | 55,036 96 | 230,670 60 | | 8,678 25 | 7,987 40 |
| " " " | 1892 | | 218,511 17 | 158,034 15 | 376,545 32 | 797 83 | 9,458 33 | 8,551 32 |
| " " " | 1893 | | 154,524 01 | 217,669 28 | 372,193 29 | 3,675 00 | 8,676 03 | 8,347 97 |
| " " " | 1894 | | 223,992 81 | 274,397 42 | 498,390 23 | | 10,230 09 | 7,029 95 |
| " " " | 1895 | | 118,464 53 | 228,892 70 | 347,357 23 | 13,720 36 | 9,675 09 | 7,371 37 |
| " " " | 1896 | 4,980 00 | 150,744 16 | 286,396 96 | 442,121 12 | 8,607 04 | 9,588 51 | 9,036 00 |
| " " " | 1897 | | 262,793 78 | 205,480 55 | 468,274 33 | 3,880 76 | 8,697 54 | 8,210 71 |
| " " " | 1898 | 231,321 44 | 734,492 07 | 116,072 55 | 1,081,886 06 | | 10,708 66 | 8,032 84 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| " " " | 1899 | 346,956 54 | 987,186 44 | 57,869 18 | 1,392,012 16 | 7,410 00 | 9,96 64 | 10,000 00 |
| " " " | 1900 | 100,534 64 | 752,799 27 | 14,298 74 | 867,632 65 | 4,137 04 | 11,092 06 | 10,897 79 |
| " " " | 1901 | 111,158 39 | 390,112 78 | 76,501 57 | 577,772 74 | ..... | 12,342 32 | 11,755 09 |
| " " " | 1902 | 42,209 89 | 421,945 81 | 137,818 22 | 601,973 92 | ..... | 14,403 28 | 13,673 26 |
| " " " | 1903 | 10,266 92 | 320,354 92 | 18,483 34 | 349,105 18 | ..... | 15,246 91 | 20,092 79 |
| " " " | 1904 | 18,700 00 | 256,536 30 | 26,774 27 | 302,010 57 | 1,978 85 | 20,570 17 | 19,430 05 |
| " " " | 1905 | 8,108 99 | 292,337 29 | 8,109 98 | 8,209 63<br>308,556 26 | 5,573 69 | 23,399 45 | 21,492 46 |
| " " " | 1906 | ..... | 140,920 65 | ..... | 140,920 65 | 20,493 00 | 17,289 42 | 16,148 66 |
| " " " | 1907 | ..... | 45,782 52 | 754 91 | 46,537 43 | 18,405 65 | 13,953 58 | 8,501 57 |
| " " " | 1908 | ..... | 100,312 81 | ..... | 100,312 81 | 16,635 15 | 19,441 86 | 18,563 82 |
| " " " | 1909 | ..... | 11,987 59 | ..... | 11,987 59 | 3,744 50 | 22,638 02 | 23,454 80 |
| " " " | 1910 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,682 88 | 29,645 76 |
| Total | | 877,090 57 | 6,118,927 32 | 2,158,242 00 | *10,485,611 69 | 111,749 54 | 440,353 00 | 424,262 80 |

* Premiers frais de construction ..... $ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement ..... 9,164,956 15

Total ..... $10,485,611 69

Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, page 11.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL ET ECLUSE SAINTE-ANNE.

| — | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépen. faites par le gouvern. ant. à la conféd.. | . . | 134,456 51 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | ..... | ..... | 778 16 | 432 47 |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | 1,062 96 | 1,873 51 |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | 1,136 54 | 1,280 36 |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | 1,285 84 | 1,539 02 |
| " " " .. | 1872 | ..... | 1,939 46 | 1,106 80 | 1,393 63 |
| " " " .. | 1873 | ..... | 540 11 | 2,199 64 | 1,264 40 |
| " " " .. | 1874 | 12,753 27 | ..... | 2,614 90 | 7,208 63 |
| " " " . | 1875 | 32,627 71 | ..... | 1,859 20 | 4,506 68 |
| " " " .. | 1876 | 24,935 85 | ..... | 1,952 14 | 4,033 72 |
| " " " .. | 1877 | 30,003 08 | ..... | 1,982 65 | 1,756 93 |
| " " " . | 1878 | 14,618 85 | ..... | 2,057 32 | 541 95 |
| " " " .. | 1879 | 22,113 02 | ..... | 2,202 03 | 3,259 70 |
| " " " .. | 1880 | 3,054 68 | ..... | 2,152 57 | 1,704 71 |
| " " " .. | 1881 | 69,042 76 | ..... | 2,553 02 | 3,257 92 |
| " " " .. | 1882 | 193,158 36 | ..... | 2,611 30 | 2,343 99 |
| " " " .. | 1883 | 172,959 95 | ..... | 2,569 86 | 3,448 83 |
| " " " .. | 1884 | 142,006 25 | ..... | 2,775 32 | 2,725 49 |
| " " " .. | 1885 | 93,679 57 | ..... | 2,618 60 | 4,042 04 |
| " " " .. | 1886 | 129,681 67 | ..... | 2,611 90 | 5,803 01 |
| " " " .. | 1887 | 45,276 08 | 6,054 10 | 2,537 41 | 1,499 96 |
| " " " .. | 1888 | 18,910 55 | 1,372 59 | 2,505 61 | 1,380 75 |
| " " " .. | 1889 | 24,786 33 | ..... | 2,569 22 | 1,730 79 |
| " " " .. | 1890 | 6,151 14 | ..... | 2,571 04 | 1,525 51 |
| " " " .. | 1891 | ..... | 8,173 69 | 2,505 69 | 1,503 56 |
| " " " .. | 1892 | ..... | 25,471 61 | 2,571 28 | 1,666 21 |
| " " " .. | 1893 | ..... | 6,521 88 | 2,581 08 | 2,800 03 |
| " " " .. | 1894 | ..... | 3,497 56 | 2,640 00 | 2,799 63 |
| " " " .. | 1895 | ..... | 3,694 33 | 2,508 14 | 3,025 91 |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | 2,495 54 | 4,993 89 |
| " " " .. | 1897 | ..... | ..... | 2,357 51 | 1,688 12 |
| " " " .. | 1898 | ..... | ..... | 1,904 10 | 1,699 44 |
| " " " .. | 1899 | ..... | ..... | 1,920 12 | 1,997 96 |
| " " " .. | 1900 | ..... | ..... | 1,840 51 | 2,679 21 |
| " " " .. | 1901 | ..... | ..... | 1,895 89 | 3,999 02 |
| " " " .. | 1902 | ..... | ..... | 1,994 52 | 3,015 97 |
| " " " .. | 1903 | ..... | 1,984 39 | 2,072 17 | 4,684 42 |
| " " " .. | 1904 | ..... | ..... | 2,292 94 | 2,244 13 |
| " " " .. | 1905 | ..... | ..... | 2,151 01 | 6,091 44 |
| " " " .. | 1906 | ..... | ..... | 2,259 16 | 2,294 86 |
| " " " .. | 1907 | ..... | 2,449 96 | 1,595 62 | 901 47 |
| " " " .. | 1908 | ..... | 2,501 42 | 2,248 29 | 1,693 63 |
| " " " .. | 1909 | ..... | 199 67 | 2,292 19 | 4,290 57 |
| " " " .. | 1910 | ..... | 2,339 76 | 2,267 60 | 2,446 28 |
| Total..... | ..... | *1,170,215 63 | 66,740 53 | 92,707 39 | 115,069 75 |

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 22.

| | |
|---|---|
| Construction originale..... | $ 134,456 51 |
| Agrandissement, y compris l'écluse..... | 1,035,759 12 |
| | $ 1,170,215 63 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CARILLON ET GRENVILLE.

| — | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gouvernement impérial | ..... | * | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 63,053 64 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | ..... | 19,817 22 | 6,301 88 | 8,911 28 |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | 6,549 38 | 10,157 42 |
| " " " .. | 1870 | ..... | 4,167 96 | 6,617 81 | 9,852 09 |
| " " " .. | 1871 | ..... | 23,119 37 | 8,676 90 | 8,218 24 |
| " " " .. | 1872 | 165,257 28 | ..... | 8,324 51 | 17,235 31 |
| " " " .. | 1873 | 133,199 10 | 3,051 38 | 10,068 28 | 8,781 50 |
| " " " .. | 1874 | 245,258 38 | ..... | 10,710 88 | 10,605 82 |
| " " " .. | 1875 | 339,864 76 | ..... | 10,378 57 | 18,520 44 |
| " " " .. | 1876 | 326,203 16 | ..... | 10,764 38 | 11,475 96 |
| " " " .. | 1877 | 245,738 04 | ..... | 11,050 27 | 10,304 06 |
| " " " .. | 1878 | 22,676 20 | ..... | 11,401 30 | 5,082 72 |
| " " " .. | 1879 | 243,141 24 | ..... | 11,501 22 | 7,629 98 |
| " " " .. | 1880 | 281,514 27 | ..... | 11,959 14 | 7,625 54 |
| " " " .. | 1881 | 336,707 53 | ..... | 13,059 18 | 8,076 91 |
| " " " .. | 1882 | 433,084 39 | ..... | 14,387 49 | 7,582 68 |
| " " " .. | 1883 | 433,575 10 | ..... | 17,479 58 | 8,310 02 |
| " " " .. | 1884 | 399,267 16 | ..... | 17,393 91 | 7,918 42 |
| " " " .. | 1885 | 157,187 72 | ..... | 19,702 30 | 10,429 26 |
| " " " .. | 1886 | 104,973 24 | 75 00 | 20,597 82 | 9,303 31 |
| " " " .. | 1887 | 20,747 11 | ..... | 20,011 36 | 19,554 41 |
| " " " .. | 1888 | 38,996 29 | ..... | 21,531 12 | 10,036 62 |
| " " " .. | 1889 | 298 17 | ..... | 22,098 88 | 10,135 66 |
| " " " .. | 1890 | 17 58 | 4,526 61 | 15,896 16 | 7,582 38 |
| " " " .. | 1891 | ..... | 4,395 25 | 21,230 22 | 10,796 68 |
| " " " .. | 1892 | 34,585 64 | 15,036 48 | 17,458 69 | 8,620 15 |
| " " " .. | 1893 | 207 00 | 42,298 74 | 16,762 71 | 10,669 28 |
| " " " .. | 1894 | 385 55 | 20,034 94 | 14,144 98 | 11,620 09 |
| " " " .. | 1895 | ..... | 5,963 76 | 15,453 21 | 12,303 25 |
| " " " .. | 1896 | 3,850 31 | ..... | 13,995 69 | 12,161 10 |
| " " " .. | 1897 | 1,908 44 | 4,939 20 | 13,780 29 | 11,607 95 |
| " " " .. | 1898 | 82,663 37 | 5,082 03 | 11,697 81 | 10,993 61 |
| " " " .. | 1899 | 39,999 37 | ..... | 11,919 27 | 11,478 88 |
| " " " .. | 1900 | 22,802 27 | 4,476 50 | 13,657 06 | 14,666 71 |
| " " " .. | 1901 | 4,930 65 | 9,331 95 | 13,342 22 | 13,416 00 |
| " " " .. | 1902 | ..... | 16,998 69 | 13,725 99 | 19,366 30 |
| " " " .. | 1903 | ..... | 15,992 52 | 14,348 17 | 17,766 28 |
| " " " .. | 1904 | ..... | 9,150 07 | 16,224 94 | 17,262 29 |
| " " " .. | 1905 | ..... | 8,715 46 | 15,858 19 | 19,977 19 |
| " " " .. | 1906 | ..... | 24,179 33 | 18,232 71 | 10,924 72 |
| " " " .. | 1907 | ..... | 9,393 38 | 16,749 03 | 7,036 40 |
| " " " .. | 1908 | ..... | 1,387 35 | 23,019 45 | 9,775 35 |
| " " " .. | 1909 | ..... | 68,597 35 | 23,085 54 | 10,758 01 |
| " " " .. | 1910 | ..... | 10,410 09 | 23,512 72 | 11,925 28 |
| Total | ..... | †4,182,092 96 | 331,140 63 | 634,661 21 | 477,455 55 |

* Dépense non donnée—les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie à Montréal, en 1852, où elles étaient conservées.....

† Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19, coût d'agrandissement, $4,119,039,32.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23ᵉ juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET BARRAGE DE LA CULBUTE.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. depuis la confédération.. | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | 835 53 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | 38,388 99 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | 63,659 29 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | 76,842 44 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | 56,081 87 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | 5,933 53 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1879 | 20,694 19 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | 16,688 20 | ..... | 202 50 | 259 31 |
| " " " .. | 1881 | 4,721 62 | ..... | 962 85 | ..... |
| " " " .. | 1882 | 29,567 15 | ..... | 790 00 | 162 33 |
| " " " .. | 1883 | 14,249 60 | ..... | 695 00 | 288 99 |
| " " " .. | 1884 | 8,151 16 | ..... | 733 50 | ..... |
| " " " .. | 1885 | 19,071 76 | ..... | 730 00 | 572 75 |
| " " " .. | 1886 | 26,385 27 | ..... | 730 00 | 2,396 14 |
| " " " .. | 1887 | 7,760 88 | ..... | 730 00 | 967 33 |
| " " " .. | 1888 | 7,573 99 | ..... | 739 50 | 730 60 |
| " " " .. | 1889 | 17,112 01 | ..... | 1,050 00 | 116 53 |
| " " " .. | 1890 | 2,818 35 | ..... | 747 83 | ..... |
| " " " .. | 1891 | 2,183 15 | 9,122 05 | 745 25 | 499 91 |
| " " " .. | 1892 | ..... | 1,546 25 | 736 00 | ..... |
| " " " .. | 1893 | ..... | 1,420 65 | 749 00 | 13 55 |
| " " " .. | 1894 | ..... | 2,540 14 | 730 00 | 494 43 |
| " " " .. | 1895 | ..... | 1,475 26 | 436 05 | 434 28 |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1897 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1898 | ..... | ..... | ..... | 100 00 |
| " " " .. | 1899 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1900 | 3,085 00 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1901 | 197 00 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1902 | ..... | 1,135 00 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1903 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1904 | ..... | 2,204 50 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1905 | ..... | 2,255 00 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1906 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1907 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1908 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1909 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1910 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total..... | ..... | *382,776 46 | 60,923 37 | 11,507 48 | 7,036 15 |

* Inclus le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gouvernement impérial | ... | 3,911,701 47 | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération | ..... | 153,062 60 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " | 1868 | 166 50 | 7,298 12 | 18,397 28 | 16,475 21 |
| " " " | 1869 | ..... | ..... | 19,250 71 | 13,140 77 |
| " " " | 1870 | ..... | 13 16 | 20,022 37 | 19,469 33 |
| " " " | 1871 | ..... | 11,732 98 | 22,814 58 | 18,120 52 |
| " " " | 1872 | ..... | 4,967 50 | 22,139 48 | 14,005 32 |
| " " " | 1873 | ..... | 18,070 97 | 22,841 51 | 26,074 49 |
| " " " | 1874 | ..... | 5,793 16 | 26,815 44 | 22,957 40 |
| " " " | 1875 | 9,310 85 | ..... | 26,553 37 | 19,699 81 |
| " " " | 1876 | 2,163 96 | ..... | 26,430 77 | 14,428 25 |
| " " " | 1877 | 214 11 | ..... | 25,959 56 | 14,198 18 |
| " " " | 1878 | ..... | ..... | 26,651 51 | 11,034 22 |
| " " " | 1879 | 7,703 88 | ..... | 26,042 52 | 7,134 55 |
| " " " | 1880 | ..... | ..... | 26,463 88 | 11,434 05 |
| " " " | 1881 | ..... | 133 50 | 26,024 71 | 8,627 00 |
| " " " | 1882 | ..... | ..... | 26,915 29 | 13,860 28 |
| " " " | 1883 | ..... | 70 65 | 27,322 81 | 23,524 84 |
| " " " | 1884 | ..... | 4,597 50 | 26,938 95 | 19,245 02 |
| " " " | 1885 | ..... | 2,098 76 | 26,971 32 | 18,189 55 |
| " " " | 1886 | ..... | 550 00 | 27,045 95 | 35,648 04 |
| " " " | 1887 | ..... | 20,823 96 | 29,440 46 | 18,565 34 |
| " " " | 1888 | ..... | 18,889 48 | 33,458 83 | 25,478 87 |
| " " " | 1889 | ..... | 6,665 22 | 33,801 77 | 18,106 36 |
| " " " | 1890 | ..... | 21,124 10 | 34,270 57 | 18,025 21 |
| " " " | 1891 | ..... | 20,967 25 | 34,641 98 | 21,537 56 |
| " " " | 1892 | ..... | 31,363 23 | 35,500 82 | 21,507 16 |
| " " " | 1893 | ..... | 24,274 71 | 35,022 49 | 18,789 50 |
| " " " | 1894 | ..... | 14,485 11 | 34,943 35 | 16,939 47 |
| " " " | 1895 | ..... | 31,559 48 | 33,827 08 | 19,897 32 |
| " " " | 1896 | ..... | 21,452 29 | 34,052 77 | 30,196 38 |
| " " " | 1897 | ..... | 19,079 11 | 31,461 55 | 29,535 94 |
| " " " | 1898 | ..... | 13,608 39 | 30,759 05 | 26,599 93 |
| " " " | 1899 | ..... | 700 29 | 30,751 20 | 28,199 49 |
| " " " | 1900 | ..... | 11,780 41 | 30,623 27 | 30,237 09 |
| " " " | 1901 | ..... | ..... | 31,334 40 | 33,791 17 |
| " " " | 1902 | ..... | 8,894 40 | 32,193 66 | 33,959 86 |
| " " " | 1903 | ..... | 16,235 13 | 34,595 31 | 36,424 23 |
| " " " | 1904 | ..... | 13,525 04 | 39,127 96 | 38,496 78 |
| " " " | 1905 | 1,565 84 | 14,513 35 | 40,838 81 | 49,790 55 |
| " " " | 1906 | ..... | 5,272 90 | 41,819 77 | 54,495 63 |
| " " " | 1907 | ..... | 14,322 03 | 30,667 34 | 44,627 82 |
| " " " | 1908 | ..... | 42,903 03 | 44,875 16 | 55,090 45 |
| " " " | 1909 | ..... | 19,989 52 | 44,911 60 | 53,880 51 |
| " " " | 1910 | ..... | 9,225 73 | 48,324 13 | 95,188 97 |
| Total | ..... | *4,085,889 21 | 456,980 46 | 1,322,845 34 | 1,146,628 42 |

* Y compris le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

| | | |
|---|---|---|
| Ecluse Sainte-Anne page 18 | | $ 1,170,215 63 |
| Canal de Grenville et Carillon, page 19 | | 4,182,092 96 |
| Canal de la Culbute, page 20 | | 382,776 46 |
| Canal Rideau, page 21 | $ 4,085,889 21 | |
| Moins somme dépensée par le gouvernement impérial | 3,911,701 47 | |
| | | 174,187 74 |
| Total des travaux de la rivière Ottawa (capital) | | $ 5,909,272 79 |
| Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération | 719,247 13 | |
| " " " depuis " | 7,243 60 | |
| " les canaux des Chats avant la confédération | 482,950 81 | |
| " en 1881, imputées à Divers, voir page 229, parti ii, Comptes publics | 1,136 84 | |
| Ajoutez montant transféré, voir p. xxxvi, des Comptes pub., bilan de 1881 | 233,555 85 | |
| | | 1,444,134 23 |
| | | $ 7,353,407 02 |
| Moins dépensé avant la confédération, transféré aux comptes du revenu | $ 320,618 28 | |
| " en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers | 165,257 28 | |
| | | 485,875 56 |
| Conforme au bilan, Comptes publics, 1910, page 4, moins chèques impayés | | $ 6,867,531 46 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23j juillet 1910.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | - | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 121,537 65 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " " .. | 1868 | ..... | ..... | 1,532 75 | 753 74 |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | 1,755 15 | 1,399 18 |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | 1,458 09 | 1,006 22 |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | 1,414 48 | 1,210 98 |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | 1,565 80 | 1 263 19 |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | 2,076 50 | 1,575 10 |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | 2,219 13 | 2,363 42 |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | 1,362 22 | 1,245 69 |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | 1,403 92 | 1,601 71 |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | 1,533 40 | 750 80 |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | 1,556 65 | 283 77 |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | 1,581 55 | 456 07 |
| " " " .. | 1880 | ..... | ..... | 1,614 01 | 705 54 |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | 1,741 97 | 1,299 77 |
| " " " .. | 1882 | ..... | ..... | 2,002 71 | 1,902 41 |
| " " " .. | 1883 | ..... | 17,230 32 | 2,361 65 | 2,188 08 |
| " " " .. | 1884 | ..... | 5,279 17 | 2,315 37 | 1,494 99 |
| " " " .. | 1885 | ..... | 4,700 64 | 2,271 57 | 3,652 63 |
| " " " .. | 1886 | ..... | ..... | 2,311 70 | 4,143 47 |
| " " " .. | 1887 | ..... | ..... | 2,175 37 | 5,864 78 |
| " " " .. | 1888 | ..... | ..... | 2,216 04 | 2,801 17 |
| " " " .. | 1889 | ..... | 17,964 45 | 2,421 14 | 2,002 63 |
| " " " .. | 1890 | ..... | 24,571 96 | 2,138 40 | 1,935 44 |
| " " " .. | 1891 | ..... | 21,696 74 | 2,011 08 | 4,460 16 |
| " " " .. | 1892 | ..... | 3,585 34 | 2,168 44 | 1,944 33 |
| " " " .. | 1893 | ..... | ..... | 2,136 66 | 1,994 34 |
| " " " .. | 1894 | ..... | ..... | 2,216 68 | 924 55 |
| " " " .. | 1895 | ..... | ..... | 2,161 63 | 915 50 |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | 2,094 91 | 1,678 49 |
| " " " .. | 1897 | ..... | ..... | 2,135 60 | 707 06 |
| " " " .. | 1898 | ..... | ..... | 2,049 67 | 692 04 |
| " " " . | 1899 | ..... | ..... | 2,244 12 | 1,494 93 |
| " " " .. | 1900 | ..... | 1,596 88 | 2,181 43 | 2,681 10 |
| " " " .. | 1901 | ..... | 3,610 06 | 2,128 25 | 1,681 44 |
| " " " .. | 1902 | ..... | 15,549 27 | 2,262 39 | 984 36 |
| " " " .. | 1903 | ..... | 9,344 89 | 2,288 63 | 1,671 83 |
| " " " .. | 1904 | ..... | 7,984 41 | 2,334 67 | 1,690 61 |
| " " " .. | 1905 | ..... | 14,900 90 | 2,479 66 | 1,716 35 |
| " " " .. | 1906 | ..... | 7,307 39 | 2,582 95 | 3,872 75 |
| " " " .. | 1907 | ..... | 4,200 00 | 2,064 62 | 1,142 79 |
| " " " .. | 1908 | ..... | 3,338 79 | 2,894 76 | 2,121 43 |
| " " " .. | 1909 | ..... | ..... | 2,294 78 | 3,693 19 |
| " " " .. | 1910 | ..... | 1,925 08 | 4,137 64 | 1,752 66 |
| Total .. ..... ..... | ... | *121,537 65 | 164,786 29 | 89,898 14 | 79,720 69 |

* Inclus dans le coût total des travaux du canal Chambly et la rivière Richelieu, *voir* page 24.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | .... | 634,711 76 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " " .. | 1868 | ..... | ..... | 8,312 90 | 9,355 70 |
| " " " " .. | 1869 | ..... | ..... | 8,437 22 | 13,120 97 |
| " " " " .. | 1870 | ..... | ..... | 8,934 41 | 20,180 73 |
| " " " " .. | 1871 | ..... | 2,839 85 | 10,214 71 | 22,426 33 |
| " " " " .. | 1872 | ..... | 1,906 40 | 9,628 50 | 22,327 99 |
| " " " " .. | 1873 | ..... | 759 00 | 10,390 44 | 11,789 27 |
| " " " " .. | 1874 | ..... | 2,810 00 | 11,675 67 | 16,427 19 |
| " " " " . | 1875 | 2,415 00 | ..... | 12,201 99 | 16,306 91 |
| " " " " .. | 1876 | ..... | ..... | 10,593 14 | 13,273 56 |
| " " " " .. | 1877 | 80 00 | ..... | 10,281 78 | 10,111 32 |
| " " " " .. | 1878 | ..... | ..... | 10,413 99 | 6,022 96 |
| " " " " .. | 1879 | ..... | ..... | 11,301 53 | 8,809 77 |
| " " " " . | 1880 | ..... | ..... | 11,516 22 | 12,377 74 |
| " " " " .. | 1881 | ..... | ..... | 13,950 47 | 20,705 17 |
| " " " " .. | 1882 | ..... | 31,796 41 | 16,686 78 | 16,843 60 |
| " " " " .. | 1883 | ..... | 21,332 36 | 15,904 38 | 15,182 24 |
| " " " " .. | 1884 | ..... | 41,640 77 | 18,448 85 | 12,003 34 |
| " " " " .. | 1885 | ..... | 21,049 23 | 18,378 55 | 13,046 95 |
| " " " " .. | 1886 | ..... | 14,547 27 | 19,501 28 | 11,999 77 |
| " " " " .. | 1887 | ..... | 17,911 17 | 19,053 62 | 20,071 37 |
| " " " " .. | 1888 | ..... | 65,536 64 | 20,073 60 | 11,823 74 |
| " " " " .. | 1889 | ..... | 51,437 87 | 19,679 22 | 19,392 18 |
| " " " " .. | 1890 | ..... | 23,221 48 | 19,655 38 | 14,399 93 |
| " " " " .. | 1891 | ..... | 43,344 41 | 19,204 76 | 11,399 93 |
| " " " " .. | 1892 | ..... | 38,353 99 | 19,665 22 | 12,976 48 |
| " " " " .. | 1893 | ..... | 21,127 65 | 19,310 29 | 12,451 03 |
| " " " " . | 1894 | ..... | 8,567 78 | 19,040 93 | 11,779 12 |
| " " " " .. | 1895 | ..... | 6,147 63 | 19,325 49 | 11,920 74 |
| " " " " .. | 1896 | ..... | 3,694 63 | 19,349 65 | 11,801 12 |
| " " " " .. | 1897 | ..... | 12,665 88 | 18,754 17 | 13,128 55 |
| " " " " . | 1898 | ..... | 13,184 68 | 17,992 90 | 12,466 51 |
| " " " " .. | 1899 | ..... | 15,255 42 | 18,336 50 | 11,997 51 |
| " " " " .. | 1900 | ..... | 5,448 88 | 18,397 58 | 13,995 00 |
| " " " " .. | 1901 | ..... | 1,195 09 | 18,529 48 | 17,572 35 |
| " " " " .. | 1902 | ..... | 19,132 80 | 18,832 25 | 17,313 02 |
| " " " | 1903 | ..... | 8,977 43 | 19,286 10 | 21,745 65 |
| " " " " .. | 1904 | ..... | 26,701 59 | 21,544 69 | 25,656 00 |
| " " " " .. | 1905 | ..... | 33,066 50 | 26,970 79 | 19,896 57 |
| " " " " .. | 1906 | ..... | 26,192 72 | 26,039 53 | 25,173 48 |
| " " " " .. | 1907 | ..... | 29,953 80 | 19,916 33 | 22,508 88 |
| " " " " . | 1908 | 157 90 | 34,264 31 | 28,375 21 | 30,627 72 |
| " " " " .. | 1909 | 13,307 02 | 35,784 54 | 28,440 40 | 24,389 29 |
| " " " " .. | 1910 | 30,479 41 | 8,207 00 | 29,198 76 | 22,825 53 |
| | | 681,151 09 | | | |
| Moins produit de vente d'un lopin de terre en 1898 | .... | 150 00 | | | |
| Total | .... | *681,001 09 | 688,055 18 | 741,745 76 | 689,623 21 |

Canal Chambly et rivière Richelieu.

| | | |
|---|---|---|
| Canal Chambly, tel que ci-dessus | | $ 681,001 09 |
| Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23 | | 121,537 65 |
| | | $ 802,538 74 |
| Moins somme déduite lors de la confédération, *voir* Comptes publics de 1868, partie I, page 9. | | |
| Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat., canal Chambly, comme ci-dessus | $ 634,711 76 | |
| Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23 | 121,537 65 | |
| | $ 756,249 41 | |
| Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868. | 433,807 83 | |
| | | 322,441 58 |
| Conforme aux Comptes publics, 1910, page 4 | | $ 449,617 75 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération.. | .... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | ..... | 400 00 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " . | 1879 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1882 | 7,135 63 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1883 | 84,071 68 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1884 | 118,187 43 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1885 | 148,902 66 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1886 | 179,704 52 | ..... | ..... | ..... |
| " " " . | 1887 | 142,563 66 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1888 | 146,754 37 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1889 | 215 326 46 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1890 | 106,760 35 | ..... | 494 31 | ..... |
| " " " .. | 1891 | 61,260 49 | ..... | 5,137 03 | 173 53 |
| " " " .. | 1892 | 5,964 22 | ..... | 5,803 48 | 3,505 15 |
| " " " .. | 1893 | 30,838 79 | ..... | 5,499 62 | 5,341 34 |
| " " " .. | 1894 | ..... | ..... | 5,667 52 | 5,295 57 |
| " " " .. | 1895 | ..... | ..... | 5,354 97 | 5,063 49 |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | 5,409 10 | 5,410 33 |
| " " " .. | 1897 | ..... | ..... | 5,526 87 | 3,966 41 |
| " " " .. | 1898 | ..... | ..... | 5,799 94 | 4,710 23 |
| " " " .. | 1899 | ..... | ..... | 5,073 70 | 3,533 68 |
| " " " .. | 1900 | ..... | ..... | 5,613 83 | 2,777 60 |
| " " " .. | 1901 | ..... | ..... | 5,175 74 | 1,138 15 |
| " " " .. | 1902 | ..... | ..... | 5,254 51 | 6,377 19 |
| " " " .. | 1903 | 500 00 | ..... | 5,757 00 | 4,627 70 |
| " " " .. | 1904 | 750 00 | 2,521 13 | 5,291 43 | 6,075 94 |
| " " " .. | 1905 | 100 00 | 740 45 | 5,346 62 | 4,452 68 |
| " " " .. | 1906 | ..... | 293 75 | 5,183 61 | 2,840 91 |
| " " " .. | 1907 | ..... | 10,423 00 | 2,788 14 | 1,710 55 |
| " " " .. | 1908 | ..... | 37,334 70 | 4,244 42 | 2,953 23 |
| " " " .. | 1909 | 126 45 | 20,250 61 | 4,720 09 | 3,374 82 |
| " " " .. | 1910 | ..... | ..... | 4,378 74 | 2,674 57 |
| Total..... | .... | *1,248,946 71 | 71,963 64 | 103,520 67 | 76,003 07 |

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération.. | .... | 309,371 31 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " . | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | 561 50 | ..... | 1,188 92 | 3,568 89 |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | 2,489 93 | 2,233 50 |
| " " " . | 1882 | ..... | 5,836 51 | 2,011 92 | 3,115 50 |
| " " " .. | 1883 | 40,767 16 | 9,303 66 | 2,235 50 | 3,047 42 |
| " " " .. | 1884 | 120,393 91 | 6,198 57 | 2,208 64 | 5,264 35 |
| " " " .. | 1885 | 121,382 84 | ..... | 3,303 87 | 4,653 50 |
| " " " . | 1886 | 75,103 30 | ..... | 1,639 75 | 5,917 88 |
| " " " .. | 1887 | 179,541 63 | ..... | 1,938 08 | 6,008 88 |
| " " " .. | 1888 | 114,879 35 | ..... | 1,770 29 | 5,151 42 |
| " " " .. | 1889 | 47,592 13 | 29,677 92 | 3,242 05 | 5,935 94 |
| " " " .. | 1890 | 58,644 50 | 11,522 65 | 3,450 99 | 730 55 |
| " " " .. | 1891 | 9,826 49 | 3,164 81 | 3,803 66 | 4,888 98 |
| " " " .. | 1892 | 4,457 28 | 6,506 97 | 3,695 85 | 4,721 85 |
| " " " .. | 1893 | 5,962 47 | 10,838 90 | 3,739 86 | 2,087 17 |
| " " " .. | 1894 | 3,412 32 | 20,403 93 | 3,785 47 | 4,988 59 |
| " " " .. | 1895 | 53,907 70 | 21,143 41 | 4,184 18 | 3,374 49 |
| " " " .. | 1896 | 392,976 08 | 6,185 75 | 4,349 34 | 3,329 97 |
| " " " .. | 1897 | 486,575 70 | 13,880 37 | 4,965 39 | 3,497 90 |
| " " " .. | 1898 | 351,273 31 | 8,991 54 | 5,034 60 | 4,998 80 |
| " " " .. | 1899 | 166,611 49 | 6,179 79 | 5,048 72 | 6,454 49 |
| " " " .. | 1900 | 334,583 01 | 8,043 39 | 5,131 52 | 9,989 26 |
| " " " .. | 1901 | 284,503 89 | 10,494 82 | 5,254 51 | 13,075 89 |
| " " " .. | 1902 | 449,075 45 | 26,165 93 | 5,575 52 | 14,984 88 |
| " " " .. | 1903 | 523,950 74 | 18,548 58 | 6,993 25 | 10,791 15 |
| " " " . | 1904 | 489,038 44 | 21,228 55 | 7,237 05 | 21,179 12 |
| " " " .. | 1905 | 333,261 75 | 36,853 28 | 12,071 88 | 26,056 78 |
| " " " .. | 1906 | 319,789 49 | 26,030 36 | 17,440 68 | 33,398 85 |
| " " " .. | 1907 | 153,045 42 | 35,360 10 | 19,229 25 | 36,516 47 |
| " " " .. | 1908 | 343,176 05 | 96,315 87 | 32,826 38 | 33,382 94 |
| " " " .. | 1909 | 1,099,836 38 | 80,517 65 | 32,028 57 | 44,849 83 |
| " " " .. | 1910 | 1,000,000 00 | 59,483 51 | 36,800 42 | 54,206 13 |
| Total ... ..... | ..... | *7,873,501 09 | 578,876 82 | 244,676 04 | 387,401 37 |

*Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus..... .... $7,873,501 09
MOINS—Dépensé avant la confédération.. .. ..... . $ 309,371 31
" année 1880 ..... 561 50
——— 309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4 .... .....$7,563,568 28

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. depuis la confédération.. | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1882 | ..... | 748 65 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1883 | 4,831 80 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1884 | 50,878 12 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1885 | 92,473 97 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1886 | 65,561 51 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1887 | 49,617 92 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1888 | 54,166 57 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1889 | 89,486 18 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1890 | 22,226 23 | ..... | * | * |
| " " " .. | 1891 | 17,114 78 | ..... | * | * |
| " " " .. | 1892 | 29,771 65 | ..... | * | * |
| " " " .. | 1893 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1894 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1895 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1896 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1897 | 10,720 50 | ..... | * | * |
| " " " .. | 1898 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1899 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1900 | 2,750 00 | ..... | * | * |
| " " " .. | 1901 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1902 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1903 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1904 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1905 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1906 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1907 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1908 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1909 | ..... | ..... | * | * |
| " " " .. | 1910 | ..... | ..... | * | * |
| Total..... | ..... | †489,599 23 | 748 65 | * | * |

* Inclus dans le canal Rideau depuis 1890.
† Conforme au bilan des Comptes publics, 1910, page 4.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. depuis la confédération.. | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | 949 35 | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1882 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1883 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1884 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1885 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1886 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1887 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1888 | 8,145 06 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1889 | 34,018 95 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1890 | 176,568 55 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1891 | 325,336 33 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1892 | 341,474 31 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1893 | 589,801 25 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1894 | 1,316,529 29 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1895 | 466,151 50 | ..... | 3,432 73 | ..... |
| " " " .. | 1896 | 189,986 59 | ..... | 16,074 70 | 2,650 17 |
| " " " .. | 1897 | 209,561 82 | ..... | 15,381 59 | 7,671 79 |
| " " " .. | 1898 | 21,004 56 | ..... | 14,389 92 | 8,172 09 |
| " " " . | 1899 | 63,935 48 | ..... | 13,840 24 | 6,564 40 |
| " " " .. | 1900 | 27,157 98 | ..... | 13,901 40 | 13,219 87 |
| " " " .. | 1901 | 323,353 93 | 48 39 | 13,730 93 | 10,289 18 |
| " " " .. | 1902 | 122,505 73 | ..... | 15,920 80 | 14,839 71 |
| " " " .. | 1903 | 65,933 43 | ..... | 16,077 22 | 10,855 70 |
| " " " .. | 1904 | 32,029 54 | ..... | 14,653 35 | 9,491 44 |
| " " " .. | 1905 | 110,181 69 | ..... | 15,681 55 | 14,776 33 |
| " " " . | 1906 | 120,000 00 | ..... | 15,878 11 | 20,086 15 |
| " " " .. | 1907 | 95,504 63 | ..... | 12,290 94 | 11,520 53 |
| " " " . | 1908 | 140,433 22 | ..... | 20,345 38 | 23,206 00 |
| " " " .. | 1909 | 42,109 63 | 11,453 28 | 15,231 79 | 16,462 29 |
| " " " .. | 1910 | 46,809 13 | 147,147 52 | 18.976 64 | 20,300 77 |
| Total ..... | . . | *4 868,532 60 | 159,598 54 | 235,807 29 | 190,106 42 |

* Conforme aux Comptes publics, 1910, page 4.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | .... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .. | 1868 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1869 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " . | 1870 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1871 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1872 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1873 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1874 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1876 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1877 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1878 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1879 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1882 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1883 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " . | 1884 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1885 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1886 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1887 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1888 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1889 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1890 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1891 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1892 | 54,235 76 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1893 | 210,336 24 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1894 | 723,380 95 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1895 | 752,016 53 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1896 | 535,939 07 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1897 | 363,126 06 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1898 | 1,016,401 00 | ..... | ..... | ..... |
| " " " .. | 1899 | 1,442,824 22 | ..... | ..... | ..... |
| " " " | 1900 | 693,806 24 | ..... | 6,711 84 | 5,000 00 |
| " " " .. | 1901 | 462,626 36 | 115 00 | 25,154 78 | 5,888 77 |
| " " " .. | 1902 | 235,021 79 | ..... | 22,672 50 | 2,267 13 |
| " " " .. | 1903 | 248,929 10 | ..... | 31,987 06 | 10,362 23 |
| " " " .. | 1904 | 113,328 45 | 15,608 69 | 25,235 25 | 39,382 01 |
| " " " .. | 1905 | 34,202 71 | 30,406 25 | 25,432 49 | 21,174 84 |
| " " " .. | 1906 | 5,000 22 | 16,033 79 | 24,817 37 | 17,096 33 |
| " " " .. | 1907 | 13,508 88 | 3,216 29 | 19,964 04 | 15,604 71 |
| " " " .. | 1908 | 50,634 01 | 4,245 18 | 28,988 36 | 35,687 11 |
| " " " .. | 1909 | 17,795 79 | 12,363 78 | 32,324 20 | 34,802 37 |
| " " " .. | 1910 | 153,022 23 | 2,299 93 | 32,851 69 | 46,287 16 |
| Total..... | ..... | *7,126,135 61 | 84,288 91 | 276,139 58 | 233,552 66 |

* Inclus dans le coût total des travaux du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 11.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant le montant dépensé pour construction en agrandissement des canaux, 31 mars 1910.

| Canal. | Construction. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Saint-Pierre | 648,547 14 | ..... | 648,547 14 |
| Lachine | 2,589,532 85 | 9,786,178 93 | 12,375,711 78 |
| Beauharnois | 1,636,690 26 | ..... | 1,636,690 26 |
| Fleuve Saint-Laurent et Canaux | 18,442 85 | 3,451,470 56 | 3,469,913 41 |
| Lac Saint-Louis | ..... | 298,176 11 | 298,176 11 |
| Lac Saint-François | ..... | 75,906 71 | 75,906 71 |
| Cornwall | 1,945,624 73 | 5,289,142 41 | 7,234,767 14 |
| Williamsburg. Pointe-Farran | ..... | 877,090 57 | 10,485,611 69 |
| Williamsburg. Galops | ..... | 6,118,927 32 | |
| Williamsburg. Rapide Plat | ..... | 2,158,242 00 | |
| Williamsburg. Williamsburg | 1,320,655 54 | 10,696 26 | |
| Welland | 7,693,824 03 | 20,813,039 16 | 28,506,863 19 |
| Sainte-Anne | 134,456 51 | 1,035,759 12 | 1,170,215 63 |
| *Carillon et Grenville | 63,053 64 | 4,119,039 32 | 4,182,092 96 |
| Culbute | 382,776 46 | ..... | 382,776 46 |
| Rideau | 4,085,889 21 | ..... | 4,085,889 21 |
| Saint-Ours | 121,537 65 | ..... | 121,537 65 |
| Chambly | 637,214 66 | 43,786 43 | 681,001 09 |
| Murray | 1,248,946 71 | ..... | 1,248,946 71 |
| Trent | 7,873,501 09 | ..... | 7,873,501 09 |
| Tay | 489,599 23 | ..... | 489,599 23 |
| Sault Sainte-Marie | 4,868,532 60 | ..... | 4,868,532 60 |
| Soulanges | 7,126,135 61 | ..... | 7,126,135 61 |
| Total | 42,884,960 77 | 54,077,454 90 | 96,962,415 67 |

* Non compris la construction par le gouvernement impérial ; les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852, où elles étaient conservées.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

*RECAPITULATION—DÉPENSES sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

| —— | Exercice terminé. | Capital. | Revenu. | Personnel. | Réparations | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris les dépenses du gouvernement impérial... | ..... | 20,593,866 13 | 98,378 46 | ..... | ..... | ..... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération.... | 1868 | 33,784 06 | 95,347 79 | 113,084 50 | 101,646 44 | 403,879 19 |
| " " .. | 1869 | 126,898 20 | 55 00 | 116,069 76 | 118,579 31 | 400,263 32 |
| " " . | 1870 | ..... | 90,355 96 | 120,403 02 | 150,176 70 | 414,687 02 |
| " " .. | 1871 | ..... | 116,429 54 | 135,040 81 | 140,467 52 | 488,538 76 |
| " " .. | 1872 | 255,645 75 | 33,289 27 | 124,137 09 | 152,086 25 | 466,847 52 |
| " " .. | 1873 | 256,547 27 | 127,369 55 | 148,581 18 | 186,573 13 | 486,433 26 |
| " " .. | 1874 | 1,189,591 91 | 51,037 05 | 167,194 40 | 213,613 86 | 510,755 99 |
| " " .. | 1875 | 1,714,830 37 | 479 00 | 168,401 21 | 203,226 85 | 414,979 59 |
| " " .. | 1876 | 2,388,733 46 | 810 75 | 178,411 80 | 190,578 45 | 390,337 04 |
| " " . | 1877 | 4,131,374 30 | 22 30 | 179,661 40 | 138,448 51 | 390,857 37 |
| " " .. | 1878 | 3,843,338 62 | ..... | 187,521 31 | 122,251 60 | 373,814 17 |
| " " .. | 1879 | 3,064,098 61 | ..... | 191,892 44 | 115,349 99 | 337,675 13 |
| " " .. | 1880 | 2,123,366 34 | ..... | 195,039 33 | 147,167 52 | 341,598 14 |
| " " .. | 1881 | 2,075,891 65 | 7,246 69 | 197,573 62 | 154,653 63 | 361,558 17 |
| " " .. | 1882 | 1,593,174 09 | 55,025 03 | 224,572 61 | 187,399 02 | 325,231 54 |
| " " .. | 1883 | 1,763,001 97 | 62,503 14 | 269,415 01 | 178,617 86 | 361,604 01 |
| " " .. | 1884 | 1,577,295 42 | 60,993 99 | 280,657 29 | 192,219 38 | 372,561 69 |
| " " .. | 1885 | 1,504,621 47 | 58,297 59 | 280,226 20 | 201,708 47 | 321,289 47 |
| " " .. | 1886 | 1,333,324 80 | 31,984 02 | 282,323 63 | 198,251 97 | 328,977 43 |
| " " . | 1887 | 1,783,698 16 | 65,983 06 | 285,172 62 | 198,888 84 | 321,784 88 |
| " " .. | 1888 | 1,033,118 34 | 120,561 59 | 292,458 76 | 201,928 93 | 317,902 04 |
| " " .. | 1889 | 972,918 43 | 162,015 49 | 301,040 23 | 240,261 36 | 333,188 90 |
| " " .. | 1890 | 1,026,364 24 | 146,853 54 | 290,516 63 | 176,089 00 | 354,816 92 |
| " " .. | 1891 | 1,318,092 15 | 165,843 87 | 294,562 12 | 204,768 45 | 349,431 90 |
| " " .. | 1892 | 1,437,149 30 | 194,129 61 | 293,115 58 | 231,089 54 | 324,475 24 |
| " " .. | 1893 | 2,069,573 30 | 196,185 84 | 291,588 97 | 204,759 39 | 357,089 87 |
| " " .. | 1894 | 3,027,164 19 | 109,216 33 | 294,446 34 | 179,630 13 | 387,788 97 |
| " " .. | 1895 | 2,452,273 65 | 216,057 58 | 281,477 04 | 164,033 71 | 339,890 49 |
| " " .. | 1896 | 2,258,778 97 | 85,820 49 | 292,121 05 | 209,321 60 | 339,538 72 |
| " " .. | 1897 | 2,348,636 91 | 101,205 74 | 287,970 36 | 178,385 47 | 384,780 53 |
| " " .. | 1898 | 3,207,249 79 | 82,400 55 | 280,872 44 | 203,478 86 | 407,652 81 |
| " " .. | 1899 | 3,899,877 31 | 82,205 60 | 280,628 57 | 202,312 36 | 369,044 38 |
| " " .. | 1900 | 2,639,564 93 | 120,653 93 | 292,609 24 | 227,626 97 | 322,642 86 |
| " " .. | 1901 | 2,360,569 89 | 135,500 57 | 314,095 04 | 262,876 07 | 315,425 69 |
| " " .. | 1902 | 2,114,689 88 | 213,044 91 | 317,838 61 | 263,768 27 | 300,413 68 |
| " " .. | 1903 | 1,823,273 61 | 275,103 58 | 390,281 82 | 294,113 92 | 230,213 15 |
| " " .. | 1904 | 1,880,787 20 | 298,678 23 | 381,016 82 | 350,278 54 | 79,536 51 |
| " " .. | 1905 | 2,071,593 72 | 352,855 43 | 431,499 60 | 401,742 79 | 78,009 21 |
| " " .. | 1906 | 1,552,121 21 | 310,716 70 | 447,962 92 | 375,889 60 | 108,067 76 |
| " " .. | 1907 | 887,838 61 | 254,423 18 | 329,629 63 | 287,231 03 | 105,003 15 |
| " " .. | 1908 | 1,708,156 37 | 483,250 11 | 473,638 95 | 411,660 53 | 144,882 13 |
| " " .. | 1909 | 1,868,834 45 | 699,304 73 | 475,515 04 | 433,958 10 | 199,501 26 |
| " " .. | 1910 | 1,650,706 64 | 459,835 62 | 515,585 16 | 491,793 02 | 193,384 28 |
| Total..... | .... | 96,962,415 67 | 6,221,471 41 | 11,695,850 15 | 9,488,902 94 | 14,156,354 14 |

*Ceci ne comprend pas les dépenses imputées sur les canaux en général, mais celles faites sur les canaux mentionnés.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## COMPTE DES RECETTES POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1910.

| Revenu des canaux. | | | Location de chutes d'eau, etc. | Total. | Division de perception. | Déposé au crédit du receveur général. | | Total. | Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Quaiage, emmagasinage et droits. | Recettes sur les élévateurs. | Revenu total des canaux. | | | | A compte du revenu des canaux. | A compte de locations de chutes d'eau | | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| | | | | | *Canal Welland* | | | | 208,741 59 |
| 51 60 | | 51 60 | 4,528 80 | 4,580 40 | Port-Colborne | 51 60 | 4,528 80 | 4,580 40 | 2,601 29 |
| 310 94 | | 310 94 | 37,010 98 | 37,321 92 | Port-Dalhousie | 310 94 | 37,010 98 | 37,321 92 | 2,151 48 |
| | 12,061 46 | 12,061 46 | | 12,061 46 | Elévateur de Port-Colborne | 12,061 46 | | 12,061 46 | 13,906 01 |
| 362 54 | 12,061 46 | 12,424 00 | 41,539 78 | 53,963 78 | Totaux | 12,424 00 | 41,539 78 | 53,963 78 | 227,400 37 |
| | | | | | *Canaux du St-Laurent* | | | | 440,648 05 |
| | | | 16,691 50 | 16,691 50 | Beauharnois | | 16,691 50 | 16,691 50 | |
| 1,193 70 | | 1,193,70 | 7,669 50 | 8,863 20 | Cornwall | 1,193 70 | 7,669 50 | 8,863 20 | 1,708 30 |
| | | | 5,240 00 | 5,240 00 | Cardinal | | 5,240 00 | 5,240 00 | 1,030 47 |
| 1,153 53 | | 1,153 53 | | 1,153 53 | Lachine | 1,153 53 | | 1,153 53 | 2,417 89 |
| 10,241 18 | | 10,241 18 | 85,672 56 | 95,913 74 | Montréal | 10,241 18 | 85,672 56 | 95,913 74 | 11,792 59 |
| 25 00 | | 25 00 | 3,067 00 | 3,092 00 | Coteau-Landing (Soulanges) | 25 00 | 3,067 00 | 3,092 00 | 1,486 97 |
| | | | | | Kingston | | | | 589 70 |
| 12,613 41 | | 12,613 41 | 118,340 56 | 130,953 97 | Totaux | 12,613 41 | 118,340 56 | 130,953 97 | 459,673 97 |
| | | | | | *Canal Chambly* | | | | 59,533 99 |
| | | | 51 00 | 51 00 | Chambly | | 51 00 | 51 00 | 1,289 40 |
| | | | 147 00 | 147 00 | Saint-Jean | | 141 00 | 147 00 | 1,590 95 |
| | | | | | Saint-Ours | | | | 700 35 |
| | | | 198 00 | 198 00 | Totaux | | 198 00 | 198 00 | 63,114 69 |
| | | | | | *Canaux de l'Ottawa* | | | | 42,815 88 |
| | | | | | Ottawa | | | | |
| 8 00 | | 8 00 | 5 00 | 13 00 | Grenville | 8 00 | 5 00 | 13 00 | 623 35 |
| | | | 104 00 | 104 00 | Carillon | | 104 00 | 104 00 | 802 55 |
| | | | 30 00 | 30 00 | Ecluse de Ste-Anne | | 30 00 | 30 00 | 875 85 |
| 8 00 | | 8 00 | 139 00 | 147 00 | Totaux | 8 00 | 139 00 | 147 00 | 45,117 63 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | *Canal Rideau* | | | | 147,368 89 |
| 521 80 | | 521 80 | 3,071 05 | 3,592 85 | Ottawa | 521 80 | 3,071 05 | 3,592 85 | 1,655 97 |
| 75 00 | | 75 00 | 391 00 | 466 00 | Kingston Mills | 75 00 | 391 00 | 466 00 | 490 78 |
| 20 00 | | 20 00 | 54 70 | 74 70 | Smith's Falls | 20 00 | 54 70 | 74 70 | 498 45 |
| 616 80 | | 616 80 | 3,516 75 | 4,133 55 | Totaux | 616 80 | 3,516 75 | 4,133 55 | 150,014 09 |
| | | | | | *Canal Saint-Pierre* | | | | |
| | | | 32 00 | 32 00 | Saint-Pierre | | 32 00 | 32 00 | 3,871 33 |
| | | | | | *Canal Murray.* | | | | |
| | | | 1 00 | 1 00 | Brighton | | 1 00 | 1 00 | 7,542 91 |
| | | | | | *Canal de la Trent* | | | | 91,006 55 |
| | | | | | Bobcaygeon | | | | 100 00 |
| | | | | | Fenelon Falls | | | | 100 00 |
| | | | | | Hastings | | | | 50 00 |
| 80 00 | | 80 00 | 4,596 54 | 4,676 54 | Peterborough | 80 00 | 4,596 54 | 4,676 54 | 107 88 |
| | | | | | Pointe-Young | | | | 150 00 |
| 80 00 | | 80 00 | 4,596 54 | 4,676 54 | Totaux | 80 00 | 4,596 54 | 4,676 54 | 91,514 43 |
| 50 00 | | 50 00 | 530 00 | 580 00 | *Canal Sault Sainte-Marie* | 50 00 | 530 00 | 580 00 | 40,908 81 |
| 13,720 75 | 12.061 46 | 25,792 21 | 168,893 63 | 194,685 84 | Totaux | 25,792 21 | 168,893 63 | 194,685 84 | 1,089,158 23 |
| | | | | | Dragueurs | | | | 21,887 93 |
| | | | | | Inspection | | | | |
| | | | | | Département des impres. et de la papeterie pub. | | | | 5,097 26 |
| | | | | | En général | | | | 2,990 44 |
| 13,730 75 | 12,061 46 | 25,792 21 | 168,893 63 | 194,685 84 | Totaux généraux | 25,792 21 | 168,893 63 | 194,685 84 | 1,119,133 86 |
| | | | | | MOINS—Remboursement | | | 1,301 56 | |
| | | | | | Revenu net | | | 193,384 28 | |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## LOCATAIRES DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

| Balances dues le 1er avril 1909. | Echu pendant les neut mois expirés le 31 mars 1910. | Totaux. | 1909-1910. | Diminution. | Déposé au crédit du receveur général. | Payé aux percepteurs. | Balances dues au 31 mars 1910. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 57,167 77 | 47,188 88 | 104,356 65 | ....Canal Welland | 101 64 | 41,539 78 | 41,539 78 | 62,715 23 | 104,356 65 |
| 7,878 17 | 3,438 00 | 11,316 17 | ....Canal Williamsburg | 2,000 00 | 5,240 00 | 5,240 00 | 4,076 17 | 11,316 17 |
| 7,940 37 | 7,654 50 | 15,594 87 | ....Canal Cornwall | ..... | 7,669 50 | 7,669 50 | 7,925 37 | 15,594 87 |
| 8,658 34 | 15,001 00 | 23,659 34 | ....Canal Beauharnois | ..... | 16,691 50 | 16,691 50 | 6,967 84 | 23,659 34 |
| 33,485 38 | 91,059 78 | 124,545 16 | ....Canal Lachine | 5,275 96 | 85,672 56 | 85,672 56 | 33,596 64 | 124,545 16 |
| 889 84 | 186 00 | 1,075 84 | ....Canal Chambly | ..... | 198 00 | 198 00 | 877 84 | 1,075 84 |
| 4,254 20 | 4,201 50 | 8,455 70 | ....Canal Rideau | 10 50 | 3,516 75 | 3,516 75 | 4,928 45 | 8,455 70 |
| 2,004 45 | 3,072 04 | 5,076 49 | ... Canal de la Trent | 373 50 | 4,596 54 | 4,596 54 | 106 45 | 5,076 49 |
| 15 00 | 575 00 | 590 00 | ... Canal du Sault-Sainte-Marie | ..... | 530 00 | 530 00 | 60 00 | 590 00 |
| 26,492 83 | 615 00 | 27,107 83 | ....Canal de Carillon et Grenville | ..... | 109 00 | 109 00 | 26,998 83 | 27,107 83 |
| 9 00 | 68 00 | 77 00 | ....Divers canaux | ..... | 63 00 | 63 00 | 14 00 | 77 00 |
| ..... | 3,067 00 | 3,067 00 | ....Canaux de Soulanges | ..... | 3,067 00 | 3,067 00 | ..... | 3,067 00 |
| 148,795 35 | 176,126 70 | 324,922 05 | Totaux | 7,761 60 | 168,893 63 | 168,893 63 | 148,266 82 | 324,922 05 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen Nord-Américain.)

| — | Exercice terminé | Construction. | Revenu. | Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer Emb. de Windsor. | Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranch. de Windsor. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé avant la confédération | ..... | 10,766,725 54 | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " .... | 1868 | 483,353 65 | ..... | 359,961 08 | 420,752 58 |
| " " " .... | 1869 | 282,615 18 | ..... | 387,548 47 | 455,022 76 |
| " " " .... | 1870 | 1,729,381 49 | ..... | 445,208 75 | 471,245 09 |
| " " " ... | 1871 | 2,916,782 13 | ..... | 442,993 31 | 565,713 52 |
| " " " .... | 1872 | 5,131,141 51 | ..... | 595,076 22 | 622,900 56 |
| " " " .... | 1873 | 5,201,450 37 | ..... | 1,011,892 60 | 703,458 26 |
| " " " .... | 1874 | 3,614,898 81 | ..... | 1,847,175 24 | 893,430 17 |
| " " " .... | 1875 | 3,426,099 55 | ..... | 1,532,589 62 | 861,593 43 |
| " " " .... | 1876 | 1,108,321 59 | ..... | 1,277,197 79 | 848,861 46 |
| " " " ... | 1877 | 1,318,352 19 | ..... | 1,661,673 55 | 1,154,445 35 |
| " " " .... | 1878 | 408,816 74 | ..... | 1,811,273 56 | 1,378,946 78 |
| " " " .... | 1879 | 226,639 19 | ..... | 2,010,183 22 | 1,294,099 69 |
| " " " .... | 1880 | 2,048,014 60 | ..... | 1,607,956 70 | 1,520,310 45 |
| " " " .... | 1881 | 608,732 80 | ..... | 1,780,353 53 | 1,777,856 76 |
| " " " .... | 1882 | 585,568 79 | ..... | 2,080,592 37 | 2,100,315 85 |
| " " " .... | 1883 | 1,616,632 96 | ..... | 2,383,477 20 | 2,395,034 99 |
| " " " ... | 1884 | 1,405,377 52 | ..... | 2,366,719 95 | 2,376,666 19 |
| " " " .... | 1885 | 1,195,363 08 | ..... | 2,460,229 87 | 2,392,605 00 |
| " " " .... | 1886 | 544,958 17 | ..... | 2,508,473 10 | 2,406,858 88 |
| " " " ... | 1887 | 823,070 86 | ..... | 2,854,158 91 | 2,621,337 41 |
| " " " .... | 1888 | 742,203 09 | ..... | 3,300,481 94 | 2,937,337 40 |
| " " " .... | 1889 | 655,228 13 | ..... | 3,174,785 19 | 2,923,736 46 |
| " " " .... | 1890 | 365,246 48 | ..... | 3,500,455 80 | 2,958,243 38 |
| " " " .... | 1891 | 79,929 34 | ..... | 3,691,273 65 | 3,007,630 51 |
| " " " .... | 1892 | 168,101 77 | ..... | 3,458,891 39 | 2,978,950 82 |
| " " " .... | 1893 | 228,984 79 | ..... | 3,062,207 45 | 3,099,815 20 |
| " " " .... | 1894 | 166,362 43 | ..... | 2,999,317 07 | 3,020,485 74 |
| " " " .... | 1895 | 327,034 51 | ..... | 2,964,940 98 | 2,979,795 59 |
| " " " .... | 1896 | 259,105 23 | ..... | 3,029,304 08 | 2,994,201 93 |
| " " " .... | 1897 | 145,142 00 | ..... | 2,936,789 71 | 2,906,631 25 |
| " " " .... | 1898 | 252,367 20 | 70,000 00 | 3,275,830 14 | 3,154,896 49 |
| " " " .... | 1899 | 1,081,929 94 | 210,000 00 | 3,478,559 30 | 3,775,558 08 |
| " " " .... | 1900 | 1,796,348 29 | ..... | 4,444,296 25 | 4,599,423 14 |
| " " " .... | 1901 | 3,633,836 57 | ..... | 5,477,285 30 | 5,019,497 76 |
| " " " ... | 1902 | 4,621,841 05 | ..... | 5,596,939 57 | 5,720,990 50 |
| " " " .... | 1903 | 2,254,266 68 | ..... | 6,214,496 38 | 6,366,884 53 |
| " " " .... | 1904 | †1,880,856 60 | ..... | 7,264,263 13 | 6,392,865 48 |
| " " " .... | 1905 | 3,937,621 93 | ..... | 8,535,689 91 | 6,833,561 50 |
| " " " .... | 1906 | ‡3,765,170 90 | ..... | 7,599,400 33 | 7,693,282 40 |
| " " " .... | 1907 | 1,506,209 26 | ..... | 6,045,597 15 | 6,293,751 52 |
| " " " ... | 1908 | 4,363,494 01 | ..... | 9,195,347 64 | 9,229,989 21 |
| " " " .... | 1909 | 3,867,232 16 | ..... | 9,364,256 10 | 8,583,100 79 |
| " " " .... | 1910 | 1,278,409 45 | ..... | 8,668,620 23 | 9,328,888 97 |
| Total ... ..... | ..... | *82,819,218 53 | 280,000 00 | 147,797,763 73 | 140,060,973 83 |

* Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds consolidé."

| | |
|---|---|
| † Dépenses pour l'année..... | $ 1,894,856 90 |
| Moins remises des années précédentes..... | 14,000 30 |
| | $ 1,880,856 60 |
| ‡ Dépenses pour l'année..... | $ 3,760,942 95 |
| Ajoutez chèque de 1901-2 payé pendant l'exercice 1905-6..... | 4,227 95 |
| | $ 3,765,170 90 |

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 35 | | | $82,819,218 53 |
| Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :— | | | |
| | Ch. de fer de la N.-Ecosse. | Ch. de fer Européen et Nord-Américain | |
| 1868 | $ 16,800 99 | $ 11,302 89 | |
| 1870 | 34,403 45 | 1,749 21 | |
| 1871 | 50,405 69 | ..... | |
| 1873 | 106,899 59 | 75,311 08 | |
| | $ 208,509 72 | $ 88,363 18 | |
| | | 208,509 72 | |
| | | | 296,872 90 |
| | | | †$82,522,345 63 |
| Chemin de fer du Cap-Breton, page 40 | | 3,860,679 14 | |
| " d'Oxford et New-Glasgow, page 39 | | 1,949,063 21 | |
| " de Prolongement-Est, page 37 | | 1,324,042 81 | |
| " de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 41 | | 333,942 72 | |
| " du comté de Drummond, page 45 | | 1,464,000 00 | |
| " de Canada-Est, page 48 | | 819,000 00 | |
| | | | *9,750,727 88 |
| Total du coût du réseau du chemin de fer Intercolonial | | | $92,273,073 51 |

* Conforme aux Comptes publics de 1908-1909, page 4, moins chèques impayés.

† Comprend une adjudication de $220.48, décision de la cour de l'Echiquier de 1907 contre le chemin de fer Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT EST.

| —— | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | | | | |
| " depuis " | 1868 | | | |
| " " " | 1869 | | | |
| " " " | 1870 | | | |
| " " " | 1871 | | | |
| " " " | 1872 | | | |
| " " " | 1873 | | | |
| " " " | 1874 | | | |
| " " " | 1875 | | | |
| " " " | 1876 | | | |
| " " " | 1877 | | | |
| " " " | 1878 | | | |
| " " " | 1879 | | | |
| " " " | 1880 | | | |
| " " " | 1881 | | | |
| " " " | 1882 | | | |
| " " " | 1883 | | | |
| " " " | 1884 | 1,284,311 97 | 10,033 77 | 30,767 66 |
| " " " | 1885 | 2,055 92 | 78,273 65 | 73,050 01 |
| " " " | 1886 | 183 79 | 94,756 06 | 66,893 11 |
| " " " | 1887 | | 94,254 04 | 64,107 10 |
| " " " | 1888 | | 90,954 73 | 70,552 20 |
| " " " | 1889 | 34,235 73 | 90,719 04 | 72,436 65 |
| " " " | 1890 | | 79,102 77 | 84,658 95 |
| " " " | 1891 | 3,255 40 | * | † |
| " " " | 1892 | | * | † |
| " " " | 1893 | | * | † |
| " " " | 1894 | | * | † |
| " " " | 1895 | | * | † |
| " " " | 1896 | | * | † |
| " " " | 1897 | | * | † |
| " " " | 1898 | | * | † |
| " " " | 1899 | | * | † |
| " " " | 1900 | | * | † |
| " " " | 1901 | | * | † |
| " " " | 1902 | | * | † |
| " " " | 1903 | | * | † |
| " " " | 1904 | | * | † |
| " " " | 1905 | | * | † |
| " " " | 1906 | | * | † |
| " " " | 1907 | | * | † |
| " " " | 1908 | | * | † |
| " " " | 1909 | | * | † |
| " " " | 1910 | | * | † |
| Total | | ‡ 1,324,042 81 | 538,094 06 | 462,465 68 |

* Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | | | | |
| " depuis " | 1868 | | | |
| " " " | 1869 | | | |
| " " " | 1870 | | | |
| " " " | 1871 | | | |
| " " " | 1872 | | | |
| " " " | 1873 | | | |
| " " " | 1874 | | | |
| " " " | 1875 | | | |
| " " " | 1876 | | | |
| " " " | 1877 | | | |
| " " " | 1878 | | | |
| " " " | 1879 | | | |
| " " " | 1880 | | | |
| " " " | 1881 | | | |
| " " " | 1882 | | | |
| " " " | 1883 | | | |
| " " " | 1884 | | | |
| " " " | 1885 | | | |
| " " " | 1886 | 85,610 69 | | |
| " " " | 1887 | 2,299 62 | | |
| " " " | 1888 | 500 17 | | |
| " " " | 1889 | | | |
| " " " | 1890 | | | |
| " " " | 1891 | | | |
| " " " | 1892 | | | |
| " " " | 1893 | | | |
| " " " | 1894 | | | |
| " " " | 1895 | | | |
| " " " | 1896 | | | |
| " " " | 1897 | | | |
| " " " | 1898 | | | |
| " " " | 1899 | | | |
| " " " | 1900 | | | |
| " " " | 1901 | | | |
| " " " | 1902 | | | |
| " " " | 1903 | | | |
| " " " | 1904 | | | |
| " " " | 1905 | | | |
| " " " | 1906 | | | |
| " " " | 1907 | | | |
| " " " | 1908 | | | |
| " " " | 1909 | | | |
| " " " | 1910 | | | |
| Total | | *88,410 48 | | |

* Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, laquelle fut payée au Receveur général en mars 1893.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET DE NEW-GLASGOW.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | | | |
| " depuis " | 1868 | | |
| " " " | 1869 | | |
| " " " | 1870 | | |
| " " " | 1871 | | |
| " " " | 1872 | | |
| " " " | 1873 | | |
| " " " | 1874 | | |
| " " " | 1875 | | |
| " " " | 1876 | | |
| " " " | 1877 | | |
| " " " | 1878 | | |
| " " " | 1879 | | |
| " " " | 1880 | | |
| " " " | 1881 | | |
| " " " | 1882 | | |
| " " " | 1883 | | |
| " " " | 1884 | | |
| " " " | 1885 | | |
| " " " | 1886 | | |
| " " " | 1887 | | |
| " " " | 1888 | 280,932 35 | |
| " " " | 1889 | 840,553 57 | |
| " " " | 1890 | 434,074 60 | |
| " " " | 1891 | 220,886 39 | |
| " " " | 1892 | 48,745 23 | |
| " " " | 1893 | 7,922 80 | |
| " " " | 1894 | 112,382 75 | |
| " " " | 1895 | * | |
| " " " | 1896 | * | |
| " " " | 1897 | 3,565 52 | |
| " " " | 1898 | | |
| " " " | 1899 | | |
| " " " | 1900 | | |
| " " " | 1901 | | |
| " " " | 1902 | | |
| " " " | 1903 | | |
| " " " | 1904 | | |
| " " " | 1905 | | |
| " " " | 1906 | | |
| " " " | 1907 | * | |
| " " " | 1908 | | |
| " " " | 1909 | | |
| " " " | 1910 | | |
| Total | | ‡ 1,949,063 21 | † |

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36. Montant de $220.48 ajouté par la cour d'Echiquier et adjugé en 1907 inclu au chemin de fer Intercolonial.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | .... | ..... | ..... |
| " depuis " | 1868 | ..... | ..... |
| " " " | 1869 | ..... | ..... |
| " " " | 1870 | ..... | ..... |
| " " " | 1871 | ..... | ..... |
| " " " | 1872 | ..... | ..... |
| " " " | 1873 | ..... | ..... |
| " " " | 1874 | ..... | ..... |
| " " " | 1875 | ..... | ..... |
| " " " | 1876 | ..... | ..... |
| " " " | 1877 | ..... | ..... |
| " " " | 1878 | ..... | ..... |
| " " " | 1879 | ..... | ..... |
| " " " | 1880 | ..... | ..... |
| " " " | 1881 | ..... | ..... |
| " " " | 1882 | ..... | ..... |
| " " " | 1883 | ..... | ..... |
| " " " | 1884 | ..... | ..... |
| " " " | 1885 | ..... | ..... |
| " " " | 1886 | ..... | ..... |
| " " " | 1887 | 76,501 89 | ..... |
| " " " | 1888 | 689,450 50 | ..... |
| " " " | 1889 | 1,083,276 60 | ..... |
| " " " | 1890 | 1,170,523 62 | ..... |
| " " " | 1891 | 521,441 62 | ..... |
| " " " | 1892 | 99,936 96 | ..... |
| " " " | 1893 | 59,982 74 | ..... |
| " " " | 1894 | 158,770 61 | ..... |
| " " " | 1895 | * | ..... |
| " " " | 1896 | * | ..... |
| " " " | 1897 | 405 00 | ..... |
| " " " | 1898 | 389 60 | ..... |
| " " " | 1899 | ..... | ..... |
| " " " | 1900 | ..... | ..... |
| " " " | 1901 | ..... | ..... |
| " " " | 1902 | ..... | ..... |
| " " " | 1903 | ..... | ..... |
| " " " | 1904 | ..... | ..... |
| " " " | 1905 | ..... | ..... |
| " " " | 1906 | ..... | ..... |
| " " " | 1907 | ..... | ..... |
| " " " | 1908 | ..... | ..... |
| " " " | 1909 | ..... | ..... |
| " " | 1910 | ..... | ..... |
| Total | ..... | §3,860,679 14 | † |

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern avant la confédération | | | |
| " depuis " | 1868 | | |
| " " " | 1869 | | |
| " " " | 1870 | | |
| " " " | 1871 | | |
| " " " | 1872 | | |
| " " " | 1873 | | |
| " " " | 1874 | | |
| " " " | 1875 | | |
| " " " | 1876 | | |
| " " " | 1877 | | |
| " " " | 1878 | | |
| " " " | 1879 | | |
| " " " | 1880 | | |
| " " " | 1881 | | |
| " " " | 1882 | | |
| " " " | 1883 | | |
| " " " | 1884 | | |
| " " " | 1885 | 49,587 45 | |
| " " " | 1886 | 135,214 38 | |
| " " " | 1887 | 24,157 32 | |
| " " " | 1888 | 397 35 | |
| " " " | 1889 | | |
| " " " | 1890 | | |
| " " " | 1891 | 124,568 23 | |
| " " " | 1892 | | |
| " " " | 1893 | | |
| " " " | 1894 | 17 99 | |
| " " " | 1895 | | |
| " " " | 1896 | | |
| " " " | 1897 | | |
| " " " | 1898 | | |
| " " " | 1899 | | |
| " " " | 1900 | | |
| " " " | 1901 | | |
| " " " | 1902 | | |
| " " " | 1903 | | |
| " " " | 1904 | | |
| " " " | 1905 | | |
| " " " | 1906 | | |
| " " " | 1907 | | |
| " " | 1908 | | |
| " " " | 1909 | | |
| " " " | 1910 | | |
| Total | | *333,942 72 | |

*Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération..... | ..... | 3,114,735 11 | ..... | ..... |
| " depuis " ..... | 1874 | ..... | 750 00 | ..... |
| " " " ..... | 1875 | 46,086 63 | 49,344 62 | 24,493 99 |
| " " " ..... | 1876 | 42,546 10 | 219,930 43 | 118,060 96 |
| " " " ..... | 1877 | 200,000 00 | 228,595 25 | 130,664 92 |
| " " " ..... | 1878 | 6,551 86 | 221,599 49 | 135,899 60 |
| " " " ..... | 1879 | 40,129 05 | 223,313 12 | 125,855 91 |
| " " " ..... | 1880 | 16,539 82 | 164,640 55 | 113,851 11 |
| " " " ..... | 1881 | ..... | 203,122 88 | 131,131 43 |
| " " " ..... | 1882 | 402 03 | 228,259 97 | 137,267 54 |
| " " " ..... | 1883 | 57,186 02 | 252,808 41 | 146,170 42 |
| " " " ..... | 1884 | 130,663 38 | 236,428 13 | 144,504 12 |
| " " " ..... | 1885 | 76,956 56 | 211,207 01 | 158,588 06 |
| " " " ..... | 1886 | 4,668 33 | 216,744 34 | 155,584 36 |
| " " " ..... | 1887 | 5,800 00 | 204,237 45 | 155,303 37 |
| " " " ..... | 1888 | ..... | 229,639 95 | 158,363 62 |
| " " " ..... | 1889 | ..... | 247,559 44 | 171,369 56 |
| " " " ..... | 1890 | ..... | 266,485 85 | 160,971 78 |
| " " " ..... | 1891 | ..... | 257,990 08 | 174,258 05 |
| " " " ..... | 1892 | 8,300 49 | 289,706 38 | 157,442 69 |
| " " " ..... | 1893 | ..... | 226,422 17 | 162,690 42 |
| " " " ..... | 1894 | ..... | 226,891 06 | 158,533 83 |
| " " " ..... | 1895 | ..... | 232,905 19 | 149,654 78 |
| " " " ..... | 1896 | ..... | 225,138 56 | 146,476 54 |
| " " " ..... | 1897 | ..... | 240,489 90 | 153,443 13 |
| " " " ..... | 1898 | 17,541 88 | 231,418 74 | 158,950 61 |
| " " " ..... | 1899 | 22,000 00 | 218,053 01 | 165,012 03 |
| " " " ..... | 1900 | 53,546 02 | 220,931 81 | 174,738 73 |
| " " " ..... | 1901 | 280,173 93 | 261,766 24 | 193,883 48 |
| " " " ..... | 1902 | 475,997 94 | 270,159 97 | 197,999 93 |
| " " " ..... | 1903 | 829,414 18 | 259,637 82 | 217,714 24 |
| " " " ..... | 1904 | 698,877 47 | 335,695 44 | 234,390 03 |
| " " " ..... | 1905 | 591,412 65 | 370,464 44 | 217,330 61 |
| " " " ..... | 1906 | 496,124 89 | 294,253 16 | 257,270 57 |
| " " " ..... | 1907 | 91,710 52 | 283,148 50 | 215,434 97 |
| " " " ..... | 1908 | 390,461 83 | 399,947 79 | 304,579 83 |
| " " " ..... | 1909 | 561,206 90 | 400,330 41 | 311,319 63 |
| " " " ..... | 1910 | 206,396 97 | 427,283 73 | 319,074 74 |
| Total..... | ..... | *8,465,430 56 | 9,077,301 29 | 6,238,279 59 |

* Conforme aux Comptes publics, 1909-1910, page 4.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

| — | Année. | Construction, y compris subvention de $25,000,000. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération.... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " depuis " ... | 1868 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1869 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1870 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1871 | 30,148 32 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1872 | 489,428 16 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1873 | 561,818 44 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1874 | 310,224 88 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1875 | 1,546,241 67 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1876 | 3,346,567 06 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1877 | 1,691,149 97 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1878 | 2,228,373 13 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1879 | 2,240,285 47 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1880 | 4,044,522 72 | 78,892 01 | 104,975 69 |
| " " " ... | 1881 | 4,968,503 93 | 236,944 98 | 291,498 06 |
| " " " ... | 1882 | (1) 4,589,075 79 | 1,786 20 | ..... |
| " " " ... | 1883 | (2) 10,033,800 04 | 266 09 | ..... |
| " " " ... | 1884 | (3) 11,192,722 02 | 327 02 | ..... |
| " " " ... | 1885 | (4) 9,900,281 53 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1886 | (5) 3,672,584 81 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1887 | (6) 915,057 49 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1888 | 52,098 65 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1889 | 86,716 07 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1890 | 40,980 54 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1891 | 37,367 00 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1892 | 66,211 39 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1893 | 413,836 49 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1894 | 146,539 87 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1895 | 49,209 77 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1896 | 65,669 49 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1897 | 14,054 50 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1898 | 692 17 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1899 | 8,418 53 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1900 | 236 11 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1901 | 8,978 87 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1902 | 448 70 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1903 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1904 | 33,076 39 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1905 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1906 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1907 | ..... | ..... | ..... |
| " " " ... | 1908 | 600 00 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1909 | 937 77 | ..... | ..... |
| " " " ... | 1910 | ..... | ..... | ..... |
| Total..... | ..... | *62,786,857 74 | 318,216 30 | 396,473 75 |

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1909–1910, page 8.

| | | | |
|---|---|---|---|
| (1) | Comprenant.. ..... | $ 2,210,000 00 | à compte de subvention. |
| (2) | " ..... | 5,323,076 60 | " |
| (3) | " ..... | 7,254,208 27 | " |
| (4) | " ..... | 6,862,201 00 | " |
| (5) | " ..... | 2,890,427 00 | " |
| (6) | " ..... | 460,087 13 | " |
| | | †$25,000,000 00 | |

† *Voir* aussi état n° 3, page 54, pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

| —— | Année. | Capital. | Dépenses du revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | | | |
| " depuis " | 1868 | | |
| " " " | 1869 | | |
| " " " | 1870 | | |
| " " " | 1871 | | |
| " " " | 1872 | | |
| " " " | 1873 | | |
| " " " | 1874 | | |
| " " " | 1875 | | |
| " " " | 1876 | | |
| " " " | 1877 | | |
| " " " | 1878 | | |
| " " " | 1879 | | |
| " " " | 1880 | | |
| " " " | 1881 | | |
| " " " | 1882 | | |
| " " " | 1883 | | |
| " " " | 1884 | | |
| " " " | 1885 | | |
| " " " | 1886 | | |
| " " " | 1887 | | |
| " " " | 1888 | | |
| " " " | 1889 | 9,847 27 | |
| " " " | 1890 | 381,942 75 | |
| " " " | 1891 | 196,869 36 | |
| " " " | 1892 | 26,129 89 | |
| " " " | 1893 | 2,190 62 | |
| " " " | 1894 | 1,675 36 | |
| " " " | 1895 | 570 55 | |
| " " " | 1896 | | |
| " " " | 1897 | 41,457 29 | |
| " " " | 1898 | | |
| " " " | 1899 | | |
| " " " | 1900 | | |
| " " " | 1901 | | 8,381 82 |
| " " " | 1902 | | |
| " " " | 1903 | | |
| " " " | 1904 | | |
| " " " | 1905 | | |
| " " " | 1906 | | |
| " " " | 1907 | | |
| " " " | 1908 | | |
| " " " | 1909 | | |
| " " " | 1910 | | |
| Total | | *660,683 09 | 8,381 82 |

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | ... | ... | ... |
| " depuis " | 1868 | ... | ... |
| " " " | 1869 | ... | ... |
| " " " | 1870 | ... | ... |
| " " " | 1871 | ... | ... |
| " " " | 1872 | ... | ... |
| " " " | 1873 | ... | ... |
| " " " | 1874 | ... | ... |
| " " " | 1875 | ... | ... |
| " " " | 1876 | ... | ... |
| " " " | 1877 | ... | ... |
| " " " | 1878 | ... | ... |
| " " " | 1879 | ... | ... |
| " " " | 1880 | ... | ... |
| " " " | 1881 | ... | ... |
| " " " | 1882 | ... | ... |
| " " " | 1883 | ... | ... |
| " " " | 1884 | ... | ... |
| " " " | 1885 | ... | ... |
| " " " | 1886 | ... | ... |
| " " " | 1887 | ... | ... |
| " " " | 1888 | ... | ... |
| " " " | 1889 | ... | ... |
| " " " | 1890 | ... | ... |
| " " " | 1891 | ... | ... |
| " " " | 1892 | ... | ... |
| " " " | 1893 | ... | ... |
| " " " | 1894 | ... | ... |
| " " " | 1895 | ... | ... |
| " " " | 1896 | ... | ... |
| " " " | 1897 | ... | ... |
| " " " | 1898 | ... | ... |
| " " " | 1899 | ... | ... |
| " " " | 1900 | 1,459,000 00 | ... |
| " " " | 1901 | ... | ... |
| " " " | 1902 | 5,000 00 | ... |
| " " " | 1903 | ... | ... |
| " " " | 1904 | ... | ... |
| " " " | 1905 | ... | ... |
| " " " | 1906 | ... | ... |
| " " " | 1907 | ... | ... |
| " " " | 1908 | ... | ... |
| " " " | 1909 | ... | ... |
| " " " | 1910 | ... | ... |
| Total | ... | *1464,000 00 | ... |

* Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## TRAVAUX DU TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

| — | Année. | Construction. |
|---|---|---|
| | | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | | |
| " depuis " | 1868 | |
| " " " | 1869 | |
| " " " | 1870 | |
| " " " | 1871 | |
| " " " | 1872 | |
| " " " | 1873 | |
| " " " | 1874 | |
| " " " | 1875 | |
| " " " | 1876 | |
| " " " | 1877 | |
| " " " | 1878 | |
| " " " | 1879 | |
| " " " | 1880 | |
| " " " | 1881 | |
| " " " | 1882 | |
| " " " | 1883 | |
| " " " | 1884 | |
| " " " | 1885 | |
| " " " | 1886 | |
| " " " | 1887 | |
| " " " | 1888 | |
| " " " | 1889 | |
| " " " | 1890 | |
| " " " | 1891 | |
| " " " | 1892 | |
| " " " | 1893 | |
| " " " | 1894 | |
| " " " | 1895 | |
| " " " | 1896 | |
| " " " | 1897 | |
| " " " | 1898 | |
| " " " | 1899 | |
| " " " | 1900 | |
| " " " | 1901 | |
| " " " | 1902 | 283,323 55 |
| " " " | 1903 | |
| " " " | 1904 | |
| " " " | 1905 | |
| " " " | 1906 | |
| " " " | 1907 | |
| " " " | 1908 | |
| " " " | 1909 | |
| " " " | 1910 | |
| Total | | *283,323 55 |

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1902-1903, page 6.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL.

| — | Année. | Construction. |
|---|---|---|
| | | $ c. |
| Dépensé par le gouvernem. avant la confédération | ..... | ..... |
| " depuis " | 1868 | ..... |
| " " " | 1869 | ..... |
| " " " | 1870 | ..... |
| " " " | 1871 | ..... |
| " " " | 1872 | ..... |
| " " " | 1873 | ..... |
| " " " | 1874 | ..... |
| " " " | 1875 | ..... |
| " " " | 1876 | ..... |
| " " " | 1877 | ..... |
| " " " | 1878 | ..... |
| " " " | 1879 | ..... |
| " " " | 1880 | ..... |
| " " " | 1881 | ..... |
| " " " | 1882 | ..... |
| " " " | 1883 | ..... |
| " " " | 1884 | ..... |
| " " " | 1885 | ..... |
| " " " | 1886 | ..... |
| " " " | 1887 | ..... |
| " " " | 1888 | ..... |
| " " " | 1889 | ..... |
| " " " | 1890 | ..... |
| " " " | 1891 | ..... |
| " " " | 1892 | ..... |
| " " " | 1893 | ..... |
| " " " | 1894 | ..... |
| " " " | 1895 | ..... |
| " " " | 1896 | ..... |
| " " " | 1897 | ..... |
| " " " | 1898 | ..... |
| " " " | 1899 | ..... |
| " " " | 1900 | ..... |
| " " " | 1901 | ..... |
| " " " | 1902 | ..... |
| " " " | 1903 | ..... |
| " " " | 1904 | 6,249 40 |
| " " " | 1905 | 778,491 28 |
| " " " | 1906 | 1,841,269 95 |
| " " " | 1907 | 5,537,867 50 |
| " " " | 1908 | 18,910 449 41 |
| " " " | 1909 | 24,892,422 68 |
| " " " | 1910 | 19,968,126 86 |
| Total | ..... | *71,934,877 08 |

*S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1909-1910, page 4.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## CHEMIN DE FER CANADA-EST.

| — | Année. | Construction. |
|---|---|---|
| | | $ c. |
| Dépensé par le gouvernem. avant la confédération | | |
| " depuis " | 1868 | |
| " " " | 1869 | |
| " " " | 1870 | |
| " " " | 1871 | |
| " " " | 1872 | |
| " " " | 1873 | |
| " " " | 1874 | |
| " " " | 1875 | |
| " " | 1876 | |
| " " " | 1877 | |
| " " " | 1878 | |
| " " " | 1879 | |
| " " " | 1880 | |
| " " " | 1881 | |
| " " " | 1882 | |
| " " " | 1883 | |
| " " " | 1884 | |
| " " " | 1885 | |
| " " " | 1886 | |
| " " " | 1887 | |
| " " " | 1888 | |
| " " " | 1889 | |
| " " " | 1890 | |
| " " " | 1891 | |
| " " " | 1892 | |
| " " " | 1893 | |
| " " " | 1894 | |
| " " " | 1895 | |
| " " " | 1896 | |
| " " " | 1897 | |
| " " " | 1898 | |
| " " " | 1899 | |
| " " " | 1900 | |
| " " " | 1901 | |
| " " " | 1902 | |
| " " " | 1903 | |
| " " " | 1904 | |
| " " " | 1905 | 800,000 00 |
| " " " | 1906 | |
| " " " | 1907 | |
| " " " | 1908 | 19,000 00 |
| " " " | 1909 | |
| " " " | 1910 | |
| Total | | * 819,000 00 |

*Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 36.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

| Chemins de fer. | — | — |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c. |
| Intercolonial | 82,522,345 63 | |
| Cape Breton | 3,860,679 14 | |
| Oxford et New-Glasgow | 1,949,283 69 | |
| Prolongement Est | 1,324,042 81 | |
| Comté de Drummond | 1,464,000 00 | |
| Ligne directe de Montréal et Europe | 333,942 72 | |
| Canada Est | 819,000 00 | |
| | | 92,273,073 51 |
| Embranchement de Carleton | | 48,410 48 |
| Ile-du-Prince-Edouard | | 8,465,430 56 |
| Pacifique Canadien | | 62,786,857 74 |
| Annapolis et Digby | | 660,683 09 |
| Travaux du territoire du Yukon (chemin de fer de Stikine-Teslin.) | | 283,323 55 |
| Transcontinental National | | 71,934,877 08 |
| Wagon du Gouverneur général | | 56,538 82 |
| Etudes topographiques relatives au chemin de fer de la Baie d'Hudson | | 145,470 51 |
| Total | | 236,654,665 29 |
| *Memo. re Récapitulation—Chemins de fer.* | | |
| Coût total d'après l'état ci-dessus | | 236,654,665 29 |
| Sommes transportées au fonds consolidé, comp. de l'Intercolonial, *voir* page 36 | | 296,872 90 |
| Conforme au total relatif aux constructions, état page 60 | | 236,951,538 19 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. | Revenu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 13,881,460 65 | ..... | ..... |
| " depuis " | 1868 | 483,353 65 | 359,961 08 | 420,752 58 |
| " " " | 1869 | 282,615 18 | 387,548 47 | 455,022 76 |
| " " " | 1870 | 1,729,381 49 | 445,208 75 | 471,245 09 |
| " " " | 1871 | 2,946,930 45 | 442,993 31 | 565,713 52 |
| " " " | 1872 | 5,620,569 67 | 595,076 22 | 622,900 56 |
| " " " | 1873 | 5,763,268 81 | 1,011,892 60 | 703,458 26 |
| " " " | 1874 | 3,925,123 69 | 1,847,925 24 | 893,430 17 |
| " " " | 1875 | 5,018,427 85 | 1,581,934 24 | 886,087 42 |
| " " " | 1876 | 4,497,434 75 | 1,497,128 22 | 966,922 42 |
| " " " | 1877 | 3,209,502 16 | 1,890,268 80 | 1,285,110 27 |
| " " " | 1878 | 2,643,741 73 | 2,032,873 05 | 1,514,846 38 |
| " " " | 1879 | 2,507,053 71 | 2,233,496 34 | 1,419,955 60 |
| " " " | 1880 | 6,109,077 14 | 1,851,489 26 | 1,739,137 25 |
| " " " | 1881 | 5,577,236 73 | 2,220,421 39 | 2,200,486 25 |
| " " " | 1882 | 5,175,046 61 | 2,310,638 54 | 2,237,583 39 |
| " " " | 1883 | 11,707,619 02 | 2,636,551 70 | 2,541,205 41 |
| " " " | 1884 | 14,013,074 89 | 2,613,508 87 | 2,551,937 97 |
| " " " | 1885 | 11,224,244 54 | 2,749,710 53 | 2,624,243 07 |
| " " " | 1886 | 4,443,220 17 | 2,819,973 50 | 2,628,336 35 |
| " " " | 1887 | 1,846,887 18 | 3,152,650 40 | 2,840,747 88 |
| " " " | 1888 | 1,765,582 11 | 3,621,076 62 | 3,166,253 22 |
| " " " | 1889 | 2,709,857 37 | 3,513,063 67 | 3,167,542 67 |
| " " " | 1890 | 2,392,767 99 | 3,846,044 42 | 3,203,874 11 |
| " " " | 1891 | 1,184,317 34 | 3,949,263 73 | 3,181,888 56 |
| " " " | 1892 | 417,425 73 | 3,748,597 77 | 3,136,393 51 |
| " " " | 1893 | 712,917 44 | 3,288,629 62 | 3,262,505 62 |
| " " " | 1894 | 585,749 01 | 3,226,208 13 | 3,179,019 57 |
| " " " | 1895 | 376,814 83 | 3,197,846 17 | 3,129,450 37 |
| " " " | 1896 | 324,774 72 | 3,254,442 64 | 3,140,678 47 |
| " " " | 1897 | 204,624 31 | 3,195,959 58 | 3,060,074 38 |
| " " " | 1898 | 270,990 85 | 3,507,248 88 | 3,313,847 10 |
| " " " | 1899 | 1,112,348 47 | 3,696,612 31 | 3,940,570 11 |
| " " " | 1900 | 3,300,130 42 | 4,665,228 06 | 4,774,161 87 |
| " " " | 1901 | 3,922,989 37 | 5,739,051 54 | 5,213,381 24 |
| " " " | 1902 | 5,386,611 24 | 5,861,099 54 | 5,918,990 43 |
| " " " | 1903 | 3,083,680 86 | 6,474,134 20 | 6,584,598 77 |
| " " " | 1904 | 2,619,059 86 | 7,599,958 57 | 6,627,255 51 |
| " " " | 1905 | 6,125,481 79 | 8,906,154 35 | 7,050,892 11 |
| " " " | 1906 | 6,102,565 74 | 7,893,653 49 | 7,950,552 97 |
| " " " | 1907 | 7,174,370 17 | 6,328,745 65 | 6,509,186 49 |
| " " " | 1908 | 23,684,005 25 | 9,595,295 43 | 9,534,569 04 |
| " " " | 1909 | 29,414,227 34 | 9,764,586 51 | 8,894,420 42 |
| " " " | 1910 | 21,505,975 91 | 9,095,903 96 | 9,647,963 71 |
| Total ..... | ..... | *236,991,538 19 | 158,650,055 35 | 147,157,192 85 |

* Montant total payé sur la construction ..... $236,991,538 19
Moins somme reçue de la cité de Saint-Jean, N.-B., comme prix d'achat de l'embranchement du chemin de fer de Carleton ..... 40,000 00

Coût total de la construction ..... †$236,951,538 19

† S'accorde avec le montant dépensé sur le capital, voir page 49.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

ETAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

| Exercice. | Imputable sur le capital. | Imputable sur le revenu. | | | Imputable sur le revenu. | | | Total, dépense annuelle. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Canaux. | Canaux. | Chemins de fer. | En général. | Canaux. | Chemins de fer. | En général | |
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1868. | ..... | ..... | ..... | 6,305 66 | 12,000 00 | ..... | 2,416 66 | 20,722 32 |
| 1869. | ..... | ..... | ..... | 8,367 52 | 12,000 00 | ..... | 1,000 00 | 21,367 52 |
| 1870. | ..... | ..... | ..... | 7,853 03 | 18,698 89 | ..... | 7,679 78 | 34,231 70 |
| 1871 | ..... | ..... | ..... | 34,773 72 | 12,018 98 | ..... | ..... | 46,792 70 |
| 1872. | ..... | ..... | ..... | 20,049 50 | 12,208 76 | ..... | ..... | 32,258 26 |
| 1873. | ..... | ..... | ..... | 36,891 74 | 12,099 44 | ..... | 6,889 20 | 55,880 38 |
| 1874. | ..... | ..... | ..... | 40,098 84 | 12,959 25 | ..... | 5,428 98 | 58,487 07 |
| 1875. | ..... | ..... | ..... | 35,579 24 | 12,047 43 | ..... | 5,620 17 | 53,246 84 |
| 1876. | ..... | ..... | ..... | 42,920 10 | 86 08 | ..... | 5,690 28 | 48,696 46 |
| 1877. | ..... | ..... | ..... | ..... | 51 87 | 43,639 97 | ..... | 43,691 84 |
| 1878. | ..... | 1,860 00 | ..... | ..... | 556 00 | ..... | 34,388 59 | 36,804 59 |
| 1879. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1880. | ..... | 2,561 55 | ..... | ..... | 323 16 | ..... | ..... | 2,884 71 |
| 1881. | ..... | 2,338 41 | ..... | ..... | 5,535 22 | ..... | ..... | 7,873 63 |
| 1882. | ..... | ..... | ..... | ..... | 9,826 23 | ..... | ..... | 9,826 23 |
| 1883. | ..... | 11,781 27 | ..... | ..... | 6,978 54 | ..... | ..... | 18,759 81 |
| 1884. | ..... | 7,486 62 | 62,256 58 | ..... | 8,305 41 | ..... | ..... | 78,048 61 |
| 1885. | ..... | 16,725 47 | 11,003 38 | ..... | 1,210 61 | ..... | ..... | 28,939 46 |
| 1886. | ..... | 20,323 62 | 10,383 59 | ..... | 776 30 | ..... | ..... | 31,483 51 |
| 1887. | ..... | 20,873 21 | 23,545 34 | ..... | 649 04 | ..... | ..... | 45,067 59 |
| 1888. | ..... | 34,533 07 | 22,898 90 | ..... | 5,799 83 | ..... | ..... | 63,231 80 |
| 1889. | ..... | 10,091 87 | 16,552 64 | ..... | 5,207 64 | ..... | ..... | 31,852 15 |
| 1890. | ..... | 16,426 69 | 50,909 74 | ..... | 49,550 21 | ..... | ..... | 116,886 64 |
| 1891. | ..... | 16,925 31 | 16,314 41 | ..... | 56,922 05 | ..... | ..... | 90,161 77 |
| 1892. | ..... | 6,540 49 | 19,062 51 | ..... | 65,074 07 | ..... | ..... | 90,677 07 |
| 1893. | ..... | 8,498 41 | 4,313 73 | 28,640 93 | 63,965 54 | ..... | ..... | 105,418 61 |
| 1894. | ..... | 4,178 85 | 4,855 11 | 15,746 31 | 60,265 22 | ..... | ..... | 85,045 49 |
| 1895. | ..... | 10,695 48 | 13,221 27 | 19,304 87 | 60,769 56 | ..... | ..... | 103,991 18 |
| 1896. | ..... | 10,893 40 | 6,562 20 | 25,194 21 | 70,340 22 | ..... | ..... | 112,990 03 |
| 1897. | ..... | 2,937 47 | 5,118 99 | 25,142 90 | 62,777 12 | ..... | 597 39 | 96,573 87 |
| 1898. | ..... | 1,719 69 | 8,327 96 | 28,042 10 | 56,284 42 | 1,400 00 | ..... | 95,774 17 |
| 1899. | ..... | 1,318 79 | 67,005 86 | 22,085 19 | 66,850 29 | ..... | ..... | 157,260 13 |
| 1900. | ..... | 11,873 35 | 33,496 99 | 22,802 18 | 58,836 57 | ..... | ..... | 127,009 09 |
| 1901. | ..... | 12,267 99 | 28,658 78 | 33,986 68 | 61,938 61 | ..... | ..... | 136,852 06 |
| 1902. | ..... | 3,658 23 | 21,752 58 | 34,138 50 | 65,770 65 | ..... | ..... | 125,319 96 |
| 1903. | ..... | 2,491 84 | 15,570 43 | 35.398 00 | 63,175 19 | ..... | ..... | 116,635 46 |
| 1904. | ..... | 3,730 79 | 85,353 17 | 36,262 32 | 66,067 30 | ..... | ..... | 191,413 58 |
| 1905. | ..... | 1,498 14 | 97,507 00 | 38,660 52 | 64,515 07 | ..... | ..... | 202,180 73 |
| 1906. | ..... | 9,160 44 | 99,018 80 | 37,484 64 | 62,171 45 | ..... | ..... | 207,835 33 |
| 1907. | ..... | 9,687 55 | 92,115 62 | 34,183 75 | 66,251 27 | ..... | ..... | 202,238 19 |
| 1908. | 14,999 70 | 24,760 08 | 178,266 39 | 45,115 99 | 105,518 99 | ..... | ..... | 368,661 15 |
| 1909. | 5,034 00 | 28,819 54 | 604,483 02 | 20,912 04 | 106,065 87 | ..... | ..... | 765,314 47 |
| 1910. | ..... | 29,421 06 | 212,117 54 | 4,706 79 | 111,755 68 | ..... | ..... | 358,001 07 |
| | 20,033 70 | 346,078 68 | 1,810,672 53 | 740,647 27 | 1,594,204 03 | 45,039 97 | 69,711 05 | 4,626,387 23 |

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

## RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 31 MARS 1910.

### Dépenses.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Imputable sur le compte du capital—* | | | | |
| Chemins de fer, *voir* page 49 | | | $ 236,654,665 29 | |
| Canaux " 31 et 51 | | | 96,982,449 37 | |
| | | | | $ 333,637,114 66 |
| *Imputable sur le fonds consolidé—* | | | | |
| *Subventions aux chemins de fer, d'après l'état page 54 à 63 | | | $ 41,450,116 28 | |
| *Compte des recettes—* | | | | |
| Chemin de fer Intercolonial | *voir* page 35 | $ 280,000 00 | | |
| Somme transférée du capital | " 36 | 296,872 90 | | |
| Chemin de fer | " 51 | 1,810,672 53 | | |
| Canaux | " 31 | 6,221,471 41 | | |
| " | " 51 | 346,078 68 | | |
| En général, ch. de fer et canaux | " 51 | 740,647 27 | | |
| | | | 9,695,742 79 | |
| *Compte des recettes—* | | | | |
| Canaux—Frais d'exploitation et personn., *voir* page 31 | | $ 11,695,850 15 | | |
| Canaux—Réparations, *voir* page 31 | | 9,488,902 94 | | |
| " " " 51 | | 1,594,204 03 | | |
| Ch. de fer—Frais d'exploitation, *voir* page 50 | | 158,650,055 35 | | |
| " " " 51 | | 45,039 97 | | |
| En général—Ch. de fer et canaux " 51 | | 69,711 05 | | |
| | | | 181,543,763 49 | |
| | | | | 232,689,622 56 |
| Dépenses totales pour chemins de fer et canaux | | | | $ 566,326,737 22 |

## DÉPENSE COMME CI-DESSUS DIVISÉE ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

### Chemins de fer.

| | | |
|---|---|---|
| Compte du capital | $ 236,654,665 29 | |
| Fonds consolidé | 202,532,757 03 | |
| | | $ 439,187,422 32 |

### Canaux.

| | | |
|---|---|---|
| Compte du capital | $ 96,982,449 37 | |
| Fonds consolidé | 29,346,507 21 | |
| | | $ 126,328,956 58 |
| Total | | $ 565,516,378 90 |

### Dépense générale à diviser entre les deux.

| | |
|---|---|
| Fonds consolidé | 810,358 32 |
| Total, dépenses sur chemins de fer et canaux | $ 566,326,737 22 |

## RECETTES DIVISÉES ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

| | |
|---|---|
| Ch. de fer—Recettes du 1er juillet 1867 au 31 mars 1910 (pour détails *voir* page 50) | $ 147,157,192 85 |
| Canaux " " " ( " " 31) | 14,156,354 14 |
| Recettes totales pour chemins de fer et canaux | $ 161,313,546 99 |

* Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Canadien du Pacifique, ni la somme de $660,683.09 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, qui toutes deux sont comprises dans le compte du capital, ni la subvention annuelle de $119,700 payée jusqu'en 1905 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000, accordée par 47 Vict., chap. 8 (1884) et la subvention annuelle de $107,730, comme intérêt à 4½ pour 100 depuis 1905 sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne d'Ottawa à Québec, laquelle somme considérée comme passif, a été transférée à la dette publique par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publics, 1898-1910, page X, et page 79, 1908).

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 23 juillet 1910.

# ÉTAT

INDIQUANT LES SUBVENTIONS VOTÉES AUX CHEMINS DE FER, AU SUJET DESQUELLES DES CONTRATS ONT ÉTÉ PASSÉS ET DES VERSEMENTS FAITS DEPUIS LE 1er JUILLET 1883 JUSQU'AU 31 MARS 1910.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

| Subventions accordées. Par quelle loi. | Montant. | Chemins de fer. | 1er juillet 1883 au 30 juin 1903. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| 46 Vic., chap. 25 | 156,800 00 | International, Québec | 156,800 00 |
| 53 " 2 | | | |
| 45 " 14 | 384,000 00 | Québec et Lac Saint-Jean, Québec | 1,006,743 50 |
| 46 " 25 | 80,000 00 | | |
| 48-49 " 59 | 96,000 00 | | |
| 49 " 10 | 186,295 00 | | |
| 50-1 " 24 | 28,800 00 | | |
| 51 " 3 | 96,000 00 | | |
| 52 " 3 | 64,000 00 | | |
| 53 " 2 | 30,000 00 | | |
| 54-5 " 8 | 5,250 00 | | |
| 57-8 " 4 | 44,800 00 | | |
| 46 " 25 | 89,600 00 | Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario | 208,732 80 |
| 49 " 10 | 70,000 00 | | |
| 50-1 " 24 | 12,800 00 | | |
| 52 " 3 | 32,000 00 | | |
| 55-6 " 5 | 64,000 00 | | |
| 47 " 8 | 272,000 00 | Jonction de Pontiac du Pacifique, Québec | 193,578 00 |
| 51 " 3 | 41,000 00 | | |
| 53 " 2 | 24,000 00 | | |
| 46 " 25 | 115,200 00 | Caraquette, N.-B | 224,000 00 |
| 47 " 8 | 76,800 00 | | |
| 50-1 " 24 | 32,000 00 | | |
| 47 " 8 | 32,000 00 | Nord-Canadien, Québec, autrefois Grand-Nord, Québec | 557,788 31 |
| 49 " 10 | 57,600 00 | | |
| 52 " 3 | 22,400 00 | | |
| 53 " 2 | 48,000 00 | | |
| 56 " 2 | 48,000 00 | | |
| 57-8 " 4 | 70,400 00 | | |
| * | * | | |
| 47 " 8 | 48,000 00 | Kingston et Pembroke, Ontario | 48,000 00 |
| 45 " 14 | 660,000 00 | Nord et Jonction du Pacifique, Québec | 1,320,000 00 |
| 46 " 26 | 660,000 00 | | |
| 53 " 2 | | | |
| 47 " 8 | 128,000 00 | Canada-Est, autrefois *Northern and Western*, N.-B., y compris aussi l'embranchement de Chatham | 374,839 84 |
| 48-9 " 59 | 19,200 00 | | |
| 49 " 10 | 32,000 00 | | |
| 48-9 " 59 | 24,439 84 | | |
| 51 " 3 | 140,800 00 | | |
| 57-8 " 4 | 35,200 00 | | |
| 62-3 " 7 | * | | |
| 47 " 8 | 60,342 00 | Québec-Central, Québec | 348,342 00 |
| 51 " 3 | | | |
| 53 " 2 | 288,000 00 | | |
| 48-9 " 59 | 72,000 00 | Montréal et Sorel, Québec | 93,757 57 |
| 53 " 2 | 40,000 00 | | |
| 48-9 " 59 | 30,000 00 | Montréal et Jonction Champlain, Québec | 103,600 00 |
| 50-1 " 24 | 64,000 00 | | |
| 51 " 3 | 9,600 00 | | |
| 46 " 25 | 38,400 00 | Elgin, Petitcodiac et Havelock, Québec | 82,652 82 |
| 51 " 3 | 44,252 82 | | |
| 47 " 8 | 22,400 00 | Saint-Louis et Richibouctou, N.-B | 22,400 00 |
| 48-9 " 59 | 96,000 00 | Canada-Atlantique, Ontario | 282,355 20 |
| 49 " 10 | 38,400 00 | | |
| 50-1 " 24 | 180,000 00 | | |
| 47 " 6 | 750,000 00 | Esquimalt et Nanaïmo, C.-B | 750,000 00 |
| 47 " 8 | 96,000 00 | Erié et Huron, Ontario | 96,000 00 |
| 46 " 25 | 320,000 00 | Baie-des-Chaleurs, Québec | 620,000 00 |
| 47 " 8 | 300,000 00 | | |
| 52 " 3 | | | |
| | | A reporter | 6,489,590 04 |

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1910—*Suite.*

| Paiements. | | | | | | | Total au 31 mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903-1904. | 1904-1905. | 1905-1906. | 1906-1907. | 1907-1908. | 1908-1909. | 1909-1910. | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 156,800 00 |
| ..... | ..... | 86,016 00 | 67,712 00 | 73,472 00 | ..... | ..... | 1,233,943 50 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 208,732 80 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 193,578 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 224,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 256,870 40 | 55,449 60 | 164,172 29 | 1,034,280 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,320,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 374,839 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 55,638 69 | ..... | ..... | 403,980 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93,757 57 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 103,600 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 82,652 82 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,400 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 282,355 20 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 750,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 620,000 00 |
| ..... | ..... | 86,016 00 | 67,712 00 | 385,981 09 | 55,449 60 | 164,172 29 | 248,921 02 |

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

| Subventions accordées. Autorité. | Montant. | Chemins de fer. | 1er juillet 1883 au 30 juin 1903. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| | | Report | 6,489,590 04 |
| 48-9 Vic., ch. 59 | 118,400 00 | Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B. | 113,440 00 |
| 50-1 " 24 | 217,600 00 | Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides | 217,600 00 |
| 49 " 10 | 11,200 00 | L'Assomption, Québec | 11,200 00 |
| 49 " 10 | 32,000 00 | Grand-Oriental, Québec | 40,345 00 |
| 50-1 " 24 | 96,000 00 | | |
| 56 " 2 | 64,000 00 | | |
| 53 " 2 | 37,500 00 | | |
| 47 " 8 | 160,000 00 | Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario | 144,000 00 |
| 52 " 3 | | | |
| 49 " 10 | 96,000 00 | Bouctouche et Moncton, N.-B. | 101,600 00 |
| 50-1 " 24 | 6,400 00 | | |
| 47 " 8 | 51,200 00 | Albert-Sud, N -B. | 50,460 00 |
| 52 " 3 | | | |
| 56-1 " 24 | 65,200 00 | Colonisation du Lac-Témiscamingue, Québec | 310,335 95 |
| 57-8 " 4 | 274,940 00 | | |
| 49 " 10 | 38,400 00 | Joggins, N.-E. | 37,500 00 |
| 50-1 " 24 | 4,000 00 | | |
| 45 " 14 | 240,000 00 | Témiscouata, N.-B., et Québec | 645,950 00 |
| 48-9 " 58 | 258,000 00 | | |
| 51 " 3 | 100,000 00 | | |
| 53 " 2 | 51,200 00 | | |
| 48-9 " 59 | 44,800 00 | Leamington et Saint-Clair, Ontario | 51,200 00 |
| 50-1 " 24 | 6,400 00 | | |
| 49 " 10 | 16,000 00 | Toronto, Grey et Bruce, Ontario | 14,656 00 |
| 50-1 " 24 | 22,400 00 | Cie de chaux du Canada, Québec | 15,360 00 |
| 49 " 10 | 256,000 00 | Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec | 256,000 00 |
| 53 " 2 | | | |
| 50-1 " 24 | 96,000 00 | Comté de Drummond, Québec | 423,936 00 |
| 52 " 3 | 14,400 00 | | |
| 53 " 2 | 76,800 00 | | |
| 57-8 " 4 | 96,000 00 | | |
| 48-9 " 59 | 128,000 00 | Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, Ont. | 105,200 00 |
| 53 " 2 | | | |
| 54-5 " 8 | 64,000 00 | | |
| 57-8 " 4 | | | |
| 49 " 10 | 32,000 00 | Montréal et Lac Maskinongé, Québec | 41,280 00 |
| 53 " 2 | 10,200 00 | | |
| 50-1 " 24 | 54,400 00 | South Norfolk, Ontario | 54,400 00 |
| 50-1 " 24 | 51,200 00 | Jonction de Guelph, Ontario | 46,000 00 |
| 48-9 " 59 | 22,400 00 | Belleville et Hastings-Nord, Ontario | 21,888 00 |
| 49 " 10 | | | |
| 49 " 10 | 108,800 00 | Hereford, Québec | 155,200 00 |
| 52 " 3 | 48,000 00 | | |
| 50-1 " 24 | 118,400 00 | Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ontario | 475,851 00 |
| 55-6 " 5 | 224,000 00 | | |
| 62-3 " 7 | * | | |
| 50-1 " 24 | 62,400 00 | Jonction de Beauharnois, Québec | 62,400 00 |
| 56 " 4 | | | |
| 50-1 " 24 | 138,400 00 | Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario | 38,400 00 |
| 55-6 " 5 | 108,000 00 | | |
| 57-8 " 4 | 108,800 00 | | |
| 52 " 3 | 30,000 00 | Cie du pont de ch. de fer Frédé'ton et Ste-Marie, N.-B. | 30,000 00 |
| 50-1 " 24 | 9,600 00 | Embranchement de Harvey, N.-B. | 5,553 57 |
| 55-6 " 5 | 240,000 00 | Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E. | 235,200 00 |
| 61 " 1 | | | |
| 50-1 " 24 | 44,800 00 | Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E. | 39,850 00 |
| 52 " 3 | 19,200 00 | Pontiac et Renfrew, Ontario | 13,600 00 |
| 52 " 3 | 54,400 00 | Mille-Iles, Ontario | 29,840 00 |
| 63-4 " 8 | * | | |
| | | A reporter | 10,277,835 |

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1910—*Suite.*

| Paiements. | | | | | | | Total au 31 mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903-04. | 1904-05. | 1905-06. | 1906-07. | 1907-08. | 1908-09. | 1909-10. | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ..... | ..... | 86,016 00 | 67,712 00 | 385,981 09 | 55,449 60 | 164,172 29 | 248,921 02 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 113,440 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 217,600 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 40,345 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 144,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 101,600 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50,460 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 310,335 95 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37,500 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 645,950 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 51,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,656 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,360 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 256,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 423,936 00 |
| ..... | ..... | ..... | 35,600 00 | ..... | ..... | ..... | 140,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41,280 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54,400 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21,888 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 155,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 475,851 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 62,400 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38,400 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,553 57 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 235,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39,850 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13,600 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29,840 00 |
| ..... | ..... | 86,016 00 | 103,312 00 | 385,981 09 | 55,449 60 | 164,172 29 | 11,072,766 |

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

| Subventions accordées. Autorité. | Montant. | Chemins de fer. | 1er juillet 1883 au 30 juin 1903. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| | | Report | 10,277,835 56 |
| 52 Vic., chap. 3<br>56 " 3 | 96,000 00 | Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec | 96,000 00 |
| 52 " 3 | 375,000 00 | St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario | 375,000 00 |
| 50-1 " 24<br>57-8 " 4 | 57,600 00 | Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario | 57,600 00 |
| 51 " 3<br>53 " 2 | 287,200 00 | Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario | 271,200 00 |
| 50-1 " 24<br>53 " 2<br>54-5 " 8<br>57-8 " 4 | 192,000 00 | Montréal et Ottawa, Ontario | 192,000 00 |
| 50-1 " 24<br>52 " 3 | 44,800 00 | Vallée de la Cornwallis, N.-E. | 44,800 00 |
| 52 " 3<br>57-8 " 6<br>60-1 " 4 | 320,000 00<br>64,000 00<br>* | Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau) | 292,320 00 |
| 47 " 8<br>51 " 3<br>52 " 3<br>53 " 2<br>57-8 " 4<br>61 " 1<br>62-3 " 1 | 83,612 54<br>142,400 00<br>48,000 00 | Central, N.-B. | 226,012 54 |
| 53 " 2 | 361,270 00 | Montréal et Occidental, Québec | 361,270 00 |
| 52 " 3 | 128,000 00 | Parry-Sound et de Colonisation, Ontario | 152,800 00 |
| 57-8 " 4<br>52 " 3 | 64,000 00<br>163,200 00 | Shuswap et Okanagan, C.-B. | 163,200 00 |
| 54-5 " 8<br>53 " 2<br>55-6 " 5 | 89,600 00<br>35,200 00<br>9,600 00 | Vallée de la Tobique, N.-B | 134,016 00 |
| 53 " 2 | 112,000 00 | Colombie et Kootenay, C.-B. | 88,800 00 |
| 53 " 2 | 35,200 00 | Jonction de Waterloo, Ontario | 32,800 00 |
| 53 " 2 | 99,200 00 | Montagne d'Orford, Québec | 84,800 00 |
| 53 " 2<br>55-6 " 5 | 57,600 00<br>25,024 00 | St-Laurent et Adirondack, Québec | 149,481 60 |
| 55-6 " 5 | *40,000 00 | New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E. | 39,840 00 |
| 56 " 2<br>57-8 " 4 | 102,400 00<br>102,400 00 | Comtés-Unis, Québec | 188,816 00 |
| 55-6 " 5 | *21,600 00 | Cie de ch. de f. de jct. des Carrières de Philipsburg, Q. | 23,712 00 |
| 55-6 " 5 | *430,400 00 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario | 779,712 00 |
| 56 " 2<br>57-8 " 4<br>60-61 " 4 | 67,200 00<br>38,400 00<br>66,000 00 | Montfort et de Colonisation, Québec | 167,440 00 |
| 55-6 " 5<br>57-8 " 4 | 48,000 00<br>48,000 00 | Lotbinière et Mégantic, Québec | 96,000 00 |
| 56 " 2 | 48,000 00 | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ont. | 39,744 00 |
| 55-6 " 5 | 80,000 00 | Can. du Pacifique, Revelstoke au Lac-La-Flèche, C.-B., | 80,000 00 |
| 57-8 " 4 | 121,600 00 | Nakusp et Slocan, C.-B. | 117,760 00 |
| 55-7 " 5 | 89,600 00 | Dominion Coal Company, N.-E. | 87,808 00 |
| 56 " 2 | 22,400 00 | Cie de chemin de fer de navigation d'Oshawa, Ontario | 22,400 00 |
| 57-8 " 4 | *51,200 00 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario | 113,431 48 |
| 56 " 2 | *11,200 00 | Saint-Stephen et Milltown, N.-B. | 14,848 00 |
| 57-8 " 4 | *38,400 00 | Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B. | 53,699 20 |
| 57-8 " 4 | 9,000 00 | Cap-de-la-Madeleine, Québec | 7,424 00 |
| 56 " 2 | 32,000 00 | Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, Ont. | 30,720 00 |
| * | * | Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth. | 150,400 00 |
| * | * | Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario | 262,384 00 |
| | | A reporter | 15,276,074 38 |

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1910—*Suite.*

| Paiements. | | | | | | | Total au 31 mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903-04. | 1904-05. | 1905-06. | 1906-07. | 1907-08. | 1908-09. | 1909-10. | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ..... | ..... | 86,016 00 | 103,312 00 | 385,981 09 | 55,449 60 | 164,172 29 | 11,072,766 54 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 375,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 57,600 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 271,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 192,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44,800 00 |
| 118,368 00 | ..... | ..... | ..... | 4,243 20 | ..... | ..... | 414,931 20 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 226,012 54 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 361,270 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 152,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 163,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 134,016 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 88,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32,800 00 |
| ..... | 38,250 00 | 45,764 50 | ..... | 24,128 00 | ..... | ..... | 192,942 50 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 149,481 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39,840 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 188,816 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23,712 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 779,712 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 167,440 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39,744 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 117,760 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 87,808 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,400 00 |
| 4,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 117,431 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,848 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53,699 20 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,424 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30,720 00 |
| 9,600 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 160,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 262,384 00 |
| 131,968 00 | 38,250 00 | 131,780 50 | 103,312 00 | 414,352 29 | 55,449 60 | 164,172 29 | 16,323,359 06 |

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

| Subventions accordées — Autorité. | Montant. | Chemins de fer. | 1er juillet 1883 au 30 juin 1903. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| | | Report | 15,276.074 38 |
| 60-61 Vic., c. 5 | 3,630,000 00 | Cie du Pac. Canad., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau) | 3,381,774 00 |
| 60-61 " 4 / 63 " 3 | 500,000 00 | Cie du Grand-Tronc. 'Pont du Jubilé Victoria,' Qué. | 500,000 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer International du Nouveau-Brunswick, ci-devant ch. de fer Restigouche et de l'Ouest | 46,930 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer Richelieu-Est, Québec | 69,952 00 |
| * | * | Rive-Sud (Québec, Montréal et Sud) | 119,290 19 |
| * | * | Pembroke-Sud, Ontario | 64,000 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer de la vallée de Massawippi, Québec | 5,376 00 |
| * | * | Cie d'Inverness et Richmond, N.-E., maintenant Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness | 311,375 53 |
| * | * | Cie de ch. de f. Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et Territoires du N.-O | 1,534,976 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer Can. Pac. (Embranch. de Pipestone) | 160,000 00 |
| * | * | " Ontario-Central, Ontario | 67,200 00 |
| * | * | " Midland, N.-E | 360,450 30 |
| 62-3 Vic., c. 7 / 63-4 " 8 | 1,000,000 00 | Cie du pont de Québec, Québec | 374,353 33 |
| * | * | Cie de ch. de fer de la Rivière Ste-Marie, T.N.-O | 75,000 00 |
| 60-1 Vic., c. 4 / 63-4 " 2 | 212,500 00 | Cie de ch. de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau. (Pont Interprovincial sur la riv. Ottawa) | 212,500 00 |
| 1 Ed. VII, c. 7 | * | Atlantique et Lac Supérieur, Québec | 67,153 98 |
| 1 " 7 | * | Montréal et ligne provinciale, Québec | 58,560 00 |
| 62-3 Vic., c. 7 | * | York et Carleton, N.-B | 18,336 00 |
| 62-3 " 7 / 63-4 " 8 / 1 Ed. VII, c. 7 | * | Algoma-Central et Cie de la Baie-d'Hudson, Ontario | 583,536 00 |
| * | * | Ch. de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E | 65,280 00 |
| * | * | Cie du Can. Pac. (Kootenay et embr. d'Arrowhead) | 42,771 00 |
| * | * | " (Embranchement de Selkirk) | 83,200 00 |
| * | * | " ( " Dyment) | 23,336 00 |
| * | * | " ( " Waskada) | 50,480 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer Manitouline et Rive-Nord, Ont | 32,000 00 |
| * | * | Ch. de fer de la Baie de Quinté, Ont | 19,200 00 |
| * | * | " des Mines de Bruce et Algoma, Ont | 28,800 00 |
| * | * | Cie de ch. de fer de la Rivière Magnetawan, Ont. | 3,552 00 |
| * | * | Ch. de fer Canadian Northern, Québec, ci-devant ch. de Châteauguay et Northern, Québec | |
| * | * | Cie de ch. de fer Can du Pac. (Embr. côte du Faisan) | |
| * | * | " Halifax et du Sud-Ouest, N.-E | |
| * | * | " de Colonisation du Nord, Québec | |
| * | * | " et houille du Nouv.-Brunswick, N.-B | |
| * | * | " de Schomberg et Aurora, Ont | |
| * | * | " Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, Ont | |
| * | * | " de Middleton et pl. de Victoria, N.-E | |
| * | * | " et houille de Beersville, N.-B | |
| 3 Ed. VII, c. 57 | * | " " Nicola, Kamloops, Similkameen | |
| 4 " 34 | * | " Can. du Pac. (Emb. de Staynerville) | |
| 6 " 43 | * | Ch. de fer des Mines du Klondike | |
| 6 " 43 | * | Cie de ch. de fer de la Vallée de la Riv. Kettle, C.-B | |
| 6 " 43 | * | " et houille de Colchester, N.-E | |
| 3 " 57 | * | Cie de houille de Minudie, N.-E | |
| 6 " 43 | * | Cie de ch. de fer Atlantique, Québec et Ouest, Québec | |
| 6 " 43 | * | " de la Jonction de Napierville, Québec | |
| 6-7 " 40 | * | " d'Edmonton, Yukon et Pac., Alberta | |
| 6-7 " 40 | * | " Canadian-Northern Ontario, autrefois Cie de ch. de fer de la Baie James, Ontario | |
| | | A reporter | 23,657,402 71 |

† Sur cette somme $16,164.43 se rapportent aux subventions accordées aux chemins de fer de Montréal et Sorel.

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1910—*Suite.*

| Paiements. | | | | | | | Total au 31 mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903-1904. | 1904-1905. | 1905-1906. | 1906-1907. | 1907-1908. | 1908-1909. | 1909-1910. | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 131,968 00 | 38,250 00 | 131,780 50 | 103,312 00 | 414,352 29 | 55,449 60 | 164,172 29 | 16,323,359 06 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3.404,720 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500,000 00 |
| 30,208 00 | ..... | 50,070 07 | 51,200 00 | ..... | 189,849 60 | 187,494 40 | 555,752 07 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 43,414 55 | ..... | 69,952 00 |
| 80,494 16 | 3,456 46 | ..... | ..... | ..... | ..... | 184,320 00 | †430,975 36 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 64,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,376 00 |
| 57,170 44 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 368,545 97 |
| 374,156 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,909,132 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 160,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 76.861 36 | 35,404 64 | ..... | 179,466 00 |
| 1,750 00 | ..... | ..... | 4,967 70 | 31,892 40 | ..... | ..... | 399,060 40 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 374,353 33 |
| 40,960 00 | 32,134 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 148,094 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 212,500 00 |
| 37,000 00 | 42,336 86 | ..... | ‡*1,521 82* | ..... | ..... | ..... | *a*144,969 02 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 58,560 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 14,560 00 | ..... | ..... | 32,896 00 |
| ..... | 341,440 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 924,976 00 |
| 117,120 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,400 00 | 196,800 00 |
| 17,842 85 | 4,176 15 | 89,076 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 153,866 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 83,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,336 00 |
| 13,520 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 64,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32,000 00 |
| 49,920 00 | ..... | ..... | 72,602 45 | ..... | ..... | ..... | 141,722 45 |
| ..... | 25,120 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53,920 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,552 00 |
| 191,595 00 | ..... | 116,000 00 | 84,224 75 | ..... | ..... | ..... | 391,819 75 |
| 378,624 00 | 56,576 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 435,200 00 |
| 185,422 00 | 291,842 00 | 176,512 00 | 268,107 20 | 316,567 73 | ..... | ..... | 1,238,450 93 |
| 58,384 00 | ..... | 75,376 00 | ..... | ..... | 68,320 00 | 153,120 00 | 355,200 00 |
| 48,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48,000 00 |
| 46,144 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46,144 00 |
| ..... | 185,173 06 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 185,173 06 |
| ..... | 47,789 00 | 50,303 80 | 27,667 20 | ..... | ..... | ..... | 125,760 00 |
| ..... | 20,736 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,736 00 |
| ..... | ..... | 110,592 00 | ..... | 190,208 00 | ..... | ..... | 300,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | 9,600 00 | 3,424 00 | ..... | ..... | 13,024 00 |
| ..... | ..... | ..... | 96,000 00 | 101,184 00 | ..... | ..... | 197,184 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 97,771 52 | ..... | ..... | 97,771 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 12,800 00 | ..... | ..... | 12,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 18,544 00 | ..... | ..... | 18,544 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 64,000 00 | 92,672 00 | 208,896 00 | 365,568 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 173,440 00 | ..... | ..... | 173,440 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 91,200 00 | ..... | ..... | 91,200 00 |
| ..... | ..... | 651,264 00 | 420,608 00 | 244,224 00 | 556,864 00 | 250,982 40 | 2,123,942 40 |
| 1,860,278 45 | 1,089,029 53 | 1,450,974 37 | 1,136,767 48 | 1,851,029 30 | 1,041,974 39 | 1,163,385 09 | 32,087,456 23 |

*a* Montant payé sur la somme totale de $146,490.84, antérieurement mentionnée, après la déduction de $1,521.82 faite en 1905-06 (pour remboursements, sommes payées deux fois en règlement de plaintes, Les chèques ont été envoyés.

‡ Remboursement de sommes payées en double en règlement de plaintes, et plaintes none ncore réglées.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

| Subventions accordées. Autorité. | Montant. | Chemins de fer. | 1er juillet 1883 au 30 juin 1903. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| | | Report | 23,657,402 71 |
| 7-8 Ed. VII, c. 63 | * | Compagnie de charbon et de chemin de fer | ..... |
| 7-8 " 63 | * | " de chemin de fer de Sainte-Marie et Ontario-Ouest | ..... |
| 7-8 " 63 | * | Compagnie de chemin fer de la Côte Nord | ..... |
| 7-8 " 63 | * | " " " Saint-Maurice | ..... |
| 7-8 " 63 | * | " " du Grand-Tronc-Pacifique | ..... |
| 6 " 43 | * | " " " Pacifique Canadien, ligne de Teulon à Rivière des Islandais | ..... |
| 7-8 " 63 | * | Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, ligne Moosejaw et du Nord-Ouest | ..... |
| | | | 23,657,402 71 |
| | 186,600 payable annuellement pendant 20 ans. | Compag. de chemin fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest | 2,425,800 00 |
| 37 Vic., ch. 14 / 46 " 2 | 1,525,250 00 | Chemin de fer Canada Central | 1,525,250 00 |
| 47 " 8 / 48-9 " 58 | 1,500,000 00 | Pacifique Canadien, prolongement | 1,500,000 00 |
| | | Totals | 29,295,052 71 |

* 60-61 Victoria, chap. 4, 62-63 Victoria, chap. 7, 63-64 Victoria, chap. 8, 1 Edouard VII, Edouard VII, chap. 40, et 7-8 Edouard VII, chap. 63, autorisant une subvention de $3,200 par mille si être ajouté un surplus de cinquante pour cent par mille, calculé sur les frais moyens en excès.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1910.

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1910—*Fin*

| PAIEMENTS. | | | | | | | Total, 31 mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903-1904. | 1904-1905. | 1905-1906. | 1906-1907. | 1907-1908. | 1908-1909. | 1909-1910. | |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1,860,278 45 | 1,089,029 53 | 1,450,974 37 | 1,136,767 48 | 1,851,029 30 | 1,041,974 39 | 1,163,385 09 | 32,087,456 23 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,200 00 | ..... | 3,200 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 67,344 00 | ..... | 67,344 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,880 00 | ..... | 6,880 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 112,640 00 | ..... | 112,640 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 367,249 00 | 550,551 96 | 367,249 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30,800 00 | 30,800 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 303,360 00 | 303,360 00 |
| 1,860,278 45 | 1,089,029 53 | 1,450,974 37 | 1,136,767 48 | 1,851,029 30 | 1,599,287 39 | 2,048,097 05 | 34,695,866 28 |
| 186,600 00 | 186,600 00 | 186,600 00 | 186,600 00 | 186,600 00 | 186,600 00 | ..... | 3,732,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,525,250 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,500,000 00 |
| 2,046,878 45 | 1,275,629 53 | 1,637,574 37 | 1,323,367 48 | 2,037,629 30 | 1,785,887 39 | 2,048,097 05 | 41,450,116 28 |

chap. 7, 3 Edouard VII, chap. 57, 4 Edouard VII, chap. 34, 6 Edouard VII, chap. 43, 6-7
la moyenne des frais n'excède pas $15,000 par mille, si cette moyenne est supérieure il peut
Cependant la dite subvention ne peut être supérieure en totalité à $6,400 par mille.

W. C. LITTLE,
*Comptable.*

# DEUXIÈME PARTIE

## COMPTES-RENDUS

DU

# SECRÉTAIRE LÉGISTE

## POUR L'ANNÉE 1909-10

INDIQUANT

1) Contrats de subventions avec des compagnies de chemin de fer.
2) Contrats passés durant l'année.
3) Beaux de chutes d'eau et autres propriétés cédées.
4) Propriétés cédées à l'Etat et autres cédées par l'Etat.
5) Remises de dommages.

CONTRATS de subvention ou aide à la construction de

| N° du contrat. | Date de la signature. | Nom du ch. de fer. | Ligne de chemin de fer à construire. | Autorité pour la mise en vigueur. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Acte du parlement. | Arrêté du conseil. |
| | 1909. | | | | 1909. |
| 17992 | 20 oct. | Cie Atlantique, Québec et Ouest. | 28 ponts sur la ligne du ch. de f. de la Compagnie. | Can., 1908, c. 63. | 29 juillet |
| 17631* | 5 avril | Cie Canadien-Nord, Québec. | A partir de ou près la Jonction Garneau jusqu'à Québec, avec embranch. vers le p. de Québec. | Can., 1908, c. 63. | 1er février |
| 17792 | 28 juin | " " | De Hawkesbury à Ottawa, 60 milles. | Can., 1908, c. 63. | 9 mars |
| 17802† | 7 juillet | Cie du Cap-Breton, limitée. | De la pointe Hawkesbury ou pte Tupper dans le détroit de Canso jusqu'à Saint-Pierre. | Can., 1908, c. 63. | 15 mai |
| 17831 | 22 juillet | Cie de Matane et de Gaspé. | A partir d'un point à ou près Sainte-Flavie sur le ch. de f. Intercolonial jusq. Matane, au lieu de la subv. accordée par le c. 43 de 1906. | Can., 1908, c. 63. | 16 avril<br>1908. |
| 18053‡ | 23 nov. | Cie de Manitoulin et de la Rive-Nord. | (a) A partir d'un point sur la dite ligne de ch. de fer entre Little-Current et Sudbury dans une direct. ouest vers le ch. de f. de la Algoma-Central et Hudson-Bay Co., 100 milles ; (b) A partir de Little-Current en traversant le C.P.R. à ou près Stanley et de là, à Sudbury, 64 milles ; (c) A partir d'un point près de Sudbury, vers le nord 30 milles au lieu des subv. accordées par le c. 43 de 1908, art. 1, item 1, ne dépass. p. en t. 194 milles. | Can., 1908, c. 63. | 21 nov.<br>1909. |
| 18069 | 7 déc. | Cie Québec-Central | A partir de Saint-George jusqu'à ou vers Sainte-Justine. | Can., 1908, c. 63. | 29 juillet |
| 18082 | 14 déc. | Cie Tobique et Campbellton. | A partir d'un point sur le ch. de f. du Pacifique Canadien à ou p. Plaster-Rock j. Riley-Brook. | Can., 1908, c. 63. | 1er nov. |
| | 1910. | | | | |
| 18114 | 10 janv. | Québec et Lac Saint-Jean. | A partir de l'extr. de l'embr. de 35 milles de La Tuque sur la riv. St-Maurice jusq. ch. La Tuque. | Can., 1908, c. 63. | 9 déc. |

*Cédé à la Canadian Northern Ontario Ry. Co. par l'acte de transp. n° 17931, en date du 30 août 1909.
†Annulé et remplace le n° 13948 du 15 sept. 1900.
‡ " " " 14690 du 15 mai 1902.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Montant du crédit. | | Nombre de milles subventionnés. | Maxim. de rampe. Pieds par mille. | Rayon de courbe, pas moins que | Largueur du déboisement de chaque côté. | Largeur de la tranchée. | Remblai. | Rails d'acier, liv. par verge lin. | Date de leur achèvement. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Par mille. | N'excédant pas. | | | | | | | | | |
| $ | $ | | pieds. | pieds. | pieds. | pieds. | pieds. | Liv. | | |
| ..... | 250,000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1er août | 1912 |
| 3,200 | 6,400 | 83 | 152.80 | 955 | 50 | 20 | 15 | 56 | 31 juil. | 1910 |
| 3,200 | 6,400 | 60 | 26 | 955 | 50 | 20 | 15 | 56 | 1 août | 1910 |
| 3,200 | 6,400 | 31 | 80 | 819 | 50 | 20 | 15 | 56 | 31 déc. | 1910 |
| 3,200 | 6,400 | 38 | 42 | 955 | 50 | 20 | 15 | 56 | 1 août | 1912 |
| 3,200 | 6,400 | 194 | 79 | 12° | 50 | 20 | 15 | 56 | 30 nov. | 1911 |
| 3,200 | 6,400 | 30 | 63 | 955 | 50 | 20 | 15 | 56 | 1 déc. | 1910 |
| 3,200 | 6,400 | 28 | 80 | 819 or 7° | 50 | 20 | 15 | 56 | 1 déc. | 1911 |
| 3,200 | 6,400 | 5 | 152.80 | 717 | 50 | 20 | 15 | 56 | 1 sept. | 1910 |

H. F. ALWARD,
*Avocat du ministère.*

CONTRATS passés durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

| N° du contrat. | Date de la signature. | Entrepreneurs. | Description. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17625 | 1er avril.. | New Brunswick Wire Fence Company, Ltd. | Erection de clôtures sur la ligne de l'Intercolonial. |
| 17632 | 16 " .. | Wm. Hood & Sons..... | Réparat. aux ch. de fer entre Indiantown et Blackville. |
| 17653 | 23 " .. | Rhodes, Curry & Company, Ltd.... | Livraison de 150 wagon fermés. |
| 17673 | 16 " .. | The Vaughan Electric Company, Ltd. | Avertisseurs d'incendie, etc., pour gare, élévateurs à grain et hangars à Saint Jean, N.-B. |
| 17689 | 4 mai.. | Farquhar Brothers..... | Install. fils électriques à la gare, etc., à Maccan, N.-E. |
| 17690 | 4 " .. | Babcock & Wilcox, Ltd..... | Install. complète de 500 c.v actuels, et installation additionnelle d'une chaudière Babcock de 500 c.v. etc |
| 17693 | 4 " .. | New Brunswick Telephone Company | Remplacer instruments de téléphone dans les différentes stations et bureaux du chemin de fer Intercolonial dans les cités et villes le long de la ligne de la compagnie dans le Nouveau-Brunswick. |
| 17694 | 5 " .. | Rhodes, Curry and Company, Ltd.. | Liv. de 2,500 roues de wag. de 33 p., et de 5 p. de noyau. |
| 17704 | 12 " .. | Canada Foundry Company, Ltd. ... | Fournir un chauffeur à recouvrement soudé de 15 p. p. les chaud. de l'usine de for. mot. à Moncton, N.-B |
| 17705 | 10 " .. | Canada Iron and Foundry Company, Ltd. | Liv. de 1,500 roues de wag. de 33 pcs. et 4½ pcs. de noyau. |
| 17707 | 12 " .. | Emil A. Wallberg..... | Installer, etc., un système d'éventail calorifique pour l'atelier de mécanique, et l'atelier de construction, etc., à la Rivière-du-Loup, Qué. |
| 17709 | 12 " .. | W. I. Snook & Company..... | Etablissement de fils électriques au hangar à locomotives, etc., Newcastle, N.-B. |
| 17710 | 25 " .. | Jno. L. Richardson & Company,.... | Livraison de 1,000 roues de wagons de 33 pcs, noyau de 5 pouces. |
| 17738 | 3 juin.. | A. A. Portugais..... | Installation d'un système d'appareils à eau chaude à Amqui, Qué. |
| 17786 | 11 " .. | A. Charles Thompson..... | Installation d'un système de chauffage et de plomberie à la station d'Iona, N.-E. |
| 17787 | 21 " .. | Wm. Gallas (The Shade Electric Co.) | Installation de fils électriques dans le nouvel édifice du service des trains à la jonction Chaudière, Qué. |
| 17790 | 24 " .. | Crossen Car Mfg. Co. of Cobourg.... | Livraison de 3 wagons à bagage. |
| 17791 | 26 " .. | Wm. A. and John M. Skidd..... | Installation de dix ampoules incandescentes de 16 bougies à la nouvelle gare aux marchandises à Bathurst, N.-B. |
| 17823 | 23 juil.. | F. A. Ronan & Company..... | Erection de clôture sur la ligne de l'Intercolonial dans le district n° 10 de Dartmouth à Windsor. |
| 17827 | 22 " .. | Montreal Steel Works, Ltd..... | Install. aiguille de déclanchement mécanique et outillage de signaux, avec embranchement électrique sur l'appareil, à la jonction de Bouctouche, sur la ligne de l'Intercolonial. |
| 17869 | 7 août.. | George H. Evans..... | Fournir, etc., une grue mobile de 10 tonnes à trois moteurs électriques dans les usines de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup, Qué. |
| 17874 | 10 " .. | W. C. Wetmore & Company..... | Install. appareil de chauffage à eau chaude dans la gare de Maccan, N.-E. |
| 17917 | 1 sept.. | Hiram G. V. Farrar..... | Pose de fils électriques à la gare aux marchandises à Campbellton, N.-B. |
| 17918 | 4 août.. | Chappell Bros. & Co., Ltd..... | Prolongement de la gare aux marchandises à Mérigomish N.-E. |
| 17919 | 1 " .. | Goulette et Laviolette..... | Erection d'une gare aux marchandises à Loggieville N-B |
| 17920 | 1 " .. | S. E. Bowser & Company, Ltd..... | Fournir et installer l'équipement nécessaire dans les hangars à l'huile du chemin de fer Intercolonial dans les cours de Kempt Road à Halifax, N.-E. |
| 17921 | 1 " .. | Fred Forrester..... | Eriger, etc., une bâtisse combinée pour bagage, charbon et huile à Hampton, N.-B. |
| 17922 | 1 " .. | Florian Dumont..... | Eriger, etc., une bâtisse combinée pour bagage, charbon et huile à Montmagny, Qué. |
| 17923 | 1 " .. | T. A. Barnhill & Company..... | Erection d'une maison d'étape à la pointe Tupper. |
| 17924 | 1 " .. | C. E. Fish..... | Prolongement du service de l'eau à Harcourt, N.-E. |
| 17925 | 1 " .. | Frank W. Wilson..... | " " " Sussex, N.-B. |
| 17945 | 22 " .. | Preston Car & Coach Co., Ltd..... | Livraison d'un wagon à bagage. |
| 17955 | 25 " .. | H. J. McManus..... | Prolongement de l'aqueduc à la jonction Saint-Charles Petit-Métis, Qué. |
| 17956 | 18 " .. | Cloutier et Gaudreau..... | Erection d'une station combinée, etc., à Carmel, Qué. |
| 17963 | 1 oct.. | Zénon Ouellet..... | Prolongement à la gare aux marchandises et à la salle au bagage à Saint-Pascal, Qué. |
| 17965 | 5 " .. | Zénon Ouellet..... | Erection d'une station et d'un logis combinés, d'un bâtiment à marchandises et à bagage combiné, d'une construction pour entrepôt de pétrole et pour latrines à Daveluyville, Qué. |
| 17986 | 11 " .. | Chappel Bros. & Co., Ltd..... | Prolongement à la gare aux marchandises sur le quai à North-Sydney. C.-B. |
| 17999 | 28 " .. | Frank W. Wilson..... | Erection de réservoirs d'eau de 50,000 gallons à la jonction Windsor, N.-E. à Rogersville et Beaver-Brook N.-B., et à Cedar-Hall, Qué. |
| 18009 | 29 " .. | Oxford Foundry & Machine Co. .... | Prolongement au bureau du fret et installation du chauffage à l'eau chaude à la gare aux marchandises à New-Glasgow. |

CONTRATS passés durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

| N° du contrat. | Date de la signature. | Entrepreneurs. | Description. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18025 | 8 nov... | H. Boulay et Cie..... | Erec. de gare aux march., etc., au lac-au--Saumon, Q. |
| 18026 | 2 " .. | Dumont et McLean..... | Constr. de six station suppl. dans le hangar à locomotives à la Rivière-du-Loup, Qué. |
| 18033 | 8 " .. | Municipalité de la ville de Stellarton. | Service d'eau. |
| 18041 | 17 " .. | Provincial Steel Company..... | Refonte de rails usés, d'un poids de 110 liv. par verge, Sa Majesté devant fournir les rails usés. |
| 18042 | 17 " .. | H. Boulay et Cie..... | Erection achèvement du prolong. de la gare aux marchandises actuelle à St-Alexis, Qué. |
| 18052 | 20 " .. | A. E. Hamilton..... | Erection d'atelier de répar. des wag. à St-Jean, N.-B. |
| 18070 | 7 déc... | Rhodes, Curry & Company, Ltd.... | Livraison de 5,500 roues de wagons de 33 pouces. |
| 18071 | 11 " .. | Wm. Watson... ..... | Install. cabinets de toilett eet plomberie à la station de Dorchester, N.-B. |
| 18085 | 14 " .. | Rhodes, Curry & Co ..... | Livraison de six wagons fourgons à bag. de 80,000 liv. |
| 18104 | 27 " .. | H. G. Hagen..... | Const. et achèvement d'une conduite de 6 pcs. en terra cotta pour la station à Dorchester, N.-B. |
| | 1910. | | |
| 18112 | 7 janv. .. | Canadian Locomotive Company, Limited. | 10 locomotives simples. |
| 18119 | 10 " .. | Henry Swim..... | Erect., etc., de station et logis combinés à Cross-Creek, comté de Northumberland, N.-B. |
| 18183 | 29 " .. | Allis-Chalmers Bullock, Ltd..... | Install. électrique et fourn. de force motrice dans la maison de la Tour à la Rivière-du-Loup, Qué. |
| 18210 | 15 fév. .. | Lachance et Fils..... | Prolong. de la gare aux march. et agrandissement du bureau à la Rivière-du-Loup, Qué. |
| 18211 | 15 " .. | Montreal Locomotive Works, Limited. | Livraison d'une locom. à voy. modèle 'Pacifique.' |
| 18239 | 8 oct.... | Great Northwestern Telegraph Company. | Pour la répétition de messages à Québec. |
| 18240 | 7 mars.. | Laura M. McManus..... | Prolong. de la conduite du service d'eau et construction d'un barrage à Cedar-Hall, Qué. |
| 18250 | 15 " .. | Renous Bridge Lumber Company, Limited. | Erection d'une gare à voyageurs et salle à marchandises combinées à Renous, N.-B. |
| 18253 | 15 " .. | Louis E. Couture..... | Construction d'une voie d'évitement à Lévis, Qué. |
| 18254 | 19 " .. | Laura M. McManus..... | Erection d'une clôture à partir de Campbellton, etc. |
| 18271 | 7 fév.... | Cité de Halifax..... | Fournir l'eau à la station de la rue Richmond, au Terminus Deep Water et aux cours de Willow-Park, tous dans Halifax. |

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17624 | 1er avril... | John M. Clark..... | Prolongement du quai du ch. de f. à Souris. |
| | 1908. | | |
| 17675* | 15 août.... | E. A. Wallberg..... | Erection d'une usine de force motrice et d'une cheminée à Charlottetown, I. du P.-E. |
| | 1909. | | |
| 17826 | 23 juil... | Thomas Campbell..... | Prolongement du quai du ch. de f. à Charlottetown, I. du P.-E. |
| 17832 | 26 " .. | J. M. Clark..... | Erec. d'une gare aux march. sur le quai à Charlottetown, I. du P.-E. |
| 17926 | 1er sept... | Whitehead Bros..... | Construction d'un embranch. de ch. de f. de la station de Harmony à Elmira. |
| 17944 | 18 " .. | D. R. Morrison et P. G. Clark..... | Constr. d'une rotonde en brique de 20 stalles, avec plaq. tournante, etc., à Charlottetown, I. du P.-E. |
| 18043 | 17 nov.... | Canada Foundry Co., Ltd..... | Livraison d'une plaque tournante de 55 pds à Charlottetown, I. du P.-E. |

PONT DE QUÉBEC.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1910. | | |
| 18113 | 10 janv.... | M. P. and J. T. Davis..... | Substructure du pont de Québec. |

* Trop tard pour le rapport de l'an ernier.

CONTRATS passés durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE BEAUHARNOIS.

| N° du contrat. | Date de la signature. | Entrepreneurs | Description. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17981 | 5 oct.... | Alfred Cossette..... | Roche cassée pour macadamiser une partie du chemin public sur la route de Hungry-Bay, comté de Beauharnois, Qué. |

CANAL CHAMBLY.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18101 | 27 déc... | Phœnix Bridge and Iron Works, Limited. | Structure en acier pour l'usine de force motrice à Chambly Canton, Qué. |

CANAL DE CORNWALL.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18038 | 10 nov... | Gordon R. Phillips..... | Prolong. du mur en béton en travers de l'affouillement sur la berge sud du canal à l'écluse n° 18. |
| | 1910. | | |
| 18242 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 1,000 barils de ciment. |

POINTE FARRAN.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1910. | | |
| 18248 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited . | Livraison de 3,350 barils de ciment pour les canaux Ontario Saint-Laurent. |

CANAL DES GALOPS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17868 | 6 août.. | McCoy et Wilford..... | Enlèvement des vieux piliers et ponts de bois en amont et en aval de l'écluse 27 du canal, et leur réfection en béton et en acier. |

CANAL LACHINE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17766 | 1er juin.. | S. Paul..... | Remorq. pour le touage de vaisseaux d. l'écluse n° 2. |
| 17825 | 15 juil... | Canada Foundry Company, Limited. | Erection d'un pont levis à rouleaux en trav. du canal. |
| | 1910. | | |
| 18247 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 34,750 barils de ciment. |
| 18280 | 23 " .. | M. Connolly..... | Construction de murs en béton pour améliorer les approches des écluses de Saint-Gabriel. |

CANAL RIDEAU.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17706 | 12 mai... | Hurdman Lumber Company..... | Bois de service pour 1909 et 1910. |
| 17822 | 20 juil... | Fallon Brothers..... | Construction de culées et d'approc. au pont de grande voie à Kingston-Mills, Ont. |
| 17824 | 22 " .. | Hamilton Bridge Works Company, Limited. | Const. d'un pont de grande voie à la station d'écluse de Kingston-Mills. |
| 18023 | 4 nov... | International Marine Signal Company, Limited. | Posage d'une plaque rectangulaire en acier sur pièce de bois pour retenir le barrage à la station d'écluse de Black-Rapids. |
| | 1910. | | |
| 18244 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 1,500 barils de ciment. |

CONTRATS passés durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

| N° du contrat. | Date de la signature. | Entrepreneurs. | Description. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17957 | 18 sept.. | J. J. Collins..... | Réfection du pilier nord à l'entrée d'amont du canal. |
| 17992 | 16 oct.. | Roger Miller & Sons..... | Constr. de 7 portes doubles pour l'écluse du canal. |
| 17998 | 23 " .. | J. J. Collins..... | Creuser et élargir le chenal de l'entrée d'amont du canal. |
| | 1910. | | |
| 18249 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 250 barils de ciment. |

CANAL DE SOULANGES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17736 | 3 juin.. | The Hall Engineering Works..... | Construction de deux treuils sur le pont du lève-porte. |

CANAL DE LA TRENT.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17703 | 7 mai.. | Herbert B. Collier..... | Livraison de 96 machines, 96 appareils d'ancrage et 96 pivots pour portes d'écluses. |
| 17938 | 10 sept.. | William Hamilton Company, Limited. | Livraison d'ouvrages en métal pour les portes des écluses de Rosedale et de Lindsay. |
| 18086 | 14 déc.. | Bishop et Buchanan..... | Ouvrages en métal et béton pour les portes des écluses de Rosedale et de Lindsay. |
| | 1910. | | |
| 18245 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 102,000 barils de ciment. |

CANAL WELLAND.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17616 | 1er avril.. | David Walker and Wm. Walker.... | Réparer la fondation de l'écluse n° 2. |
| 17746 | 9 juin.. | David Walker..... | Posage de protection en pierre le long de certaines parties du canal entre Thorold et Port-Colborne, Ont. |
| 17959 | 23 sept.. | Hamilton Bridge Works Company, Limited. | Erection d'un pont de grande route au-dessus du coursier près de la vieille écluse n° 2 de l'ancien canal Welland, à Sainte-Catherine, Ont. |
| | 1910. | | |
| 18118 | 10 jan.. | M. Beatty & Sons, Limited..... | Construction d'un ponton lève-portes en acier. |
| 18246 | 15 mars.. | Canada Cement Company, Limited. | Livraison de 800 barils de ciment. |

H. F. ALWARD,
*Avocat du ministère.*

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins

CHEMIN DE FER

| N° du bail. | Date de la signature. | Locataire. | Propriétés louées. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17672 | 26 avril.. | Commissaires du chemin de fer Transcontinental. | Permission au chemin de fer Transcontinental de traverser l'Intercolonial au parcours 4.65, comté de Lévis, Qué. |
| 17754 | 9 juin.. | Emile Paturel | Terrain à la pointe du Chêne, N.-B. |
| 17801 | 30 " .. | James H. Adams | Terrain à Glen Emma, comté de Bonaventure, Qué. |
| 17838 | 23 juillet.. | Albert Cowperthwaite | Privilège de poser, etc., un tuyau en fer d'un pouce en travers des terres et au-dessous de la voie ferrée à environ deux milles de la station Durham |
| 17870 | 7 août.. | Robert Finley | Terrain à Aulac, N.-B |
| 17927 | 1er sept.. | Geo. Cooper and Jas. P. Cunningham. | Terrain à la station de Shédiac, N.-B. |
| 17932 | 10 " .. | Louison Lumber Co., Ltd | Terrain à Nashes Creek, comté de Restigouche, N.-B. |
| 17934 | 1er " .. | E. A. Goodwin | Privilège de poser, etc., conduite de gaz de 1¼ pouce le long des terrains de ch. de fer à Moncton, N.-B. |
| 17935 | 10 " .. | Angus McLellan | Terrain à la station Dalhousie, Campbellton N.-B. |
| 17946 | 22 " .. | Starr Mfg. Co., Ltd | Priv. de poser, etc., cond. d'égout de 8 pcs en terra cotta en trav. des terr. et de la voie f. à Dartmouth, N.-E. |
| 17967 | 29 " .. | Ronald Chisholm | Terrain à Yankee Grant, N.-B. |
| 17988 | 9 oct.. | Robert Crawford | Le droit, etc., de poser, etc., conduite d'égout de 6 pouces en terra cotta en travers l'emplacement de la voie du ch. de fer Intercolonial à Campbellton, N.-B. |
| 17989 | 11 " .. | S. H. Dimock | Eriger, etc., une ligne de téléphone au-dessus et en travers de l'emplacement de la voie du ch. de fer Intercolonial à environ 3 milles de Campbellton, N.-B. |
| 18002 | 23 " .. | Commissaires du chemin de fer Transcontinental. | Droit et privilège de poser une conduite d'eau de 6 pcs en fonte en travers de l'emplacement du ch. de fer Intercolonial à la jonction McGivney, N.-B |
| 18004 | 23 " .. | James Jocelyn | Privilège de poser et entretenir un tuyau à l'eau de 1 pouce en travers les terrains et au-dessous de la voie du ch. de fer Intercolonial à Antigonish, N.-E. |
| 18012 | 29 " .. | J. E. Morisette | Terrain à Assametquaghan, comté de Bonaventure Qué.. |
| 18027 | 8 nov.. | MacKay Milling Co., Ltd | " North Sydney, C.-B., N.-E. |
| 18031 | 9 " .. | Municipalité de la ville de Fraserville, Qué. | " Fraserville, Qué. |
| 18046 | 17 " .. | Wilfred Irvine | " Assametquaghan, comté de Bonaventure, Qué.. |
| 18056 | 23 " .. | British Nathaniel Tryan Underhill. | Deux lisières de terrain de ch. de fer à Underhill, Northumberland, N.-B |
| 18063 | 26 " .. | Ernest Charette | Terrain à la Rivière-du-Loup, co. de Témiscouata, Qué.. |
| 18073 | 1er déc.. | Brown Machine Co., Ltd | Poser une conduite d'eau de 6 pcs à New-Glasgow, N.-E. |
| 18074 | 24 nov.. | Stephen Bros | Terrain à la jonction Windsor, N.-E. |
| 18083 | 14 déc.. | Jas. D. LeBlanc | " Moncton, N.-B. |
| 18084 | 14 " .. | Arch. Fraser | " à la station Falleigh, comté de Colchester, N.-E. |
| 18089 | 18 " .. | The MacKay Mining Co., Ltd | " Sydney, N.-E. |
| 18099 | 9 " .. | Imperial Oil Co., Ltd | Privil. de passer et rep. sur une lisière de terr. sur le ch. de Campbell, dans la cité et le co. de Halifax, N.-E. |
| 18100 | 15 sept.. | Imperial Oil Co., Ltd | Ter. et empl. de voie sur 906 pds carrés de terrain sur le ch. de Campbellton, cité et comté de Halifax, N.-E.. |
| *18102 | 27 déc.. | Spence McLean | Terrain sur le côté ouest de la station de Stanley, St-Jean, N.-B., et vente de la maison y érigée |
| | 1910. | | |
| 18116 | 7 janv.. | R. W. Scribner | Terrain à Anagance, comté de Kings, N.-B. |
| 18173 | 22 " .. | Albert Caron | " St-Fabien, Rimouski |
| 18174 | 22 " .. | Blaise Vaillancourt | " " " |
| 18175 | 22 " .. | Alphonse Leclerc | " " " |
| 18176 | 22 " .. | Thos. Bélanger | Le droit, etc., de poser un tuyau de 1 pc. en fer galv. en trav. de l'empl. de la voie, à environ un demi-mille à l'ouest de St-Simon, comté de Rimouski, Qué. |
| 18177 | 22 " .. | Sixte Bélanger | Terrain à St-Fabien, comté de Rimouski, Qué. |
| 18178 | 22 " .. | Antoine Ouellet | " " " " |
| 18179 | 22 " .. | Théophile Michaud | " " " " |
| 18180 | 22 " .. | Joseph Michaud | " " " " |
| 18184 | 22 " .. | Ville de Truro | Privil. de poser, etc., une cond. d'égout de 18 pcs au-dessous de la voie f. sur la ligne de la rue Cottage.. |

* Prix de la maison $450.

de fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910.

INTERCOLONIAL.

| Superficie. | Force. | Durée. | Date du bail. | Conditions de paiement. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Loyer annuel. | Echéance chaque année. | Première échéance. |
| | | | | $ c. | | |
| ..... | ..... | ..... | 1er avril 1909 | 1 00 | 1er avril.. | 1er avril 1909 |
| 1,667½ pds car. | ..... | Durant bon plaisir | 1er mai 1909 | 1 00 | 1er mai.. | 1er mai 1909 |
| 547 pds car.... | ..... | " .. | 1er jan. 1909 | 1 00 | 1er jan... | 1er janv. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 1 00 | 1er mai.. | 1er mai 1909 |
| 5,000 pds car.. | ..... | " .. | 1er déc. 1908 | 2 00 | 1er déc... | 1er déc. 1908 |
| 6,824 pds car.. | ..... | " .. | 1er nov. 1906 | 5 00 | 1er nov... | 1er nov. 1906 |
| 1,210 pds car.. | ..... | " .. | 1er fév. 1909 | 1 00 | 1er fév.. | 1er fév. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juill... | 1er juillet 1909 |
| 2.07 acres..... | ..... | " .. | 1er août 1909 | 10 00 | 1er août.. | 1er août 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juill... | 1er juillet 1909 |
| 4 65 pds car.... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er sept. 1909 | 1 00 | 1er sept... | 1er sept. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 10,000 pds car. | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juill... | 1er juillet 1909 |
| 0.1891 acre.... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 903 pds car.... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0.22 acre..... | ..... | " .. | 1er sept. 1909 | 1 00 | 1er sept... | 1er sept. 1909 |
| 7,925 pds car.. | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 3,893 pds car.. | ..... | " .. | 1er oct. 1909 | 4 00 | 1er oct... | 1er oct. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er nov. 1909 | 1 00 | 1er nov... | 1er nov. 1909 |
| 0.22 acre..... | ..... | " .. | 1er oct. 1909 | 1 00 | 1er oct... | 1er oct. 1909 |
| 120 pds car.... | ..... | " .. | 1er nov. 1909 | 1 00 | 1er nov... | 1er nov. 1909 |
| 6,409 pds car.. | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 4,440 pds car.. | ..... | " .. | 1er " 1909 | 5 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | Renouv. de 21 ans | 1er jan. 1909 | 1 00 | 1er jan... | 1er janv. 1909 |
| 1,952 pds car.. | ..... | Durant bon plaisir | 1er " 1009 | 2 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 2,960 pds car.. | ..... | " .. | 1er nov. 1909 | 5 00 | 1er nov... | 1er nov. 1909 |
| 750 pds car.... | ..... | " .. | 1er déc. 1909 | 1 00 | 1er déc... | 1er déc. 1909 |
| 0.137 acre. ... | ..... | " .. | 1er nov. 1909 | 1 00 | 1er nov... | 1er nov. 1909 |
| 0.126 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0.085 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0,116 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0.135 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0.007 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| 0,054 acre. ... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " .. | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juill... | 1ee juillet 1909 |

* Annulé

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CHEMIN DE FER

| N° du bail. | Date de la signature. | Locataire. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1810. | | |
| 18186 | 25 janv... | Imperial Oil Company..... ... | Privilège de poser, etc., des tuyaux en fer battu en travers l'emplacement de la voie du ch. de fer à Fairview, N.-E. |
| 18212 | 15 février | Trustees Y.M.C.A. of Campbellton.... | Terrain à Campbellton, N.-E..... |
| 18213 | 15 " | George St. Pierre & Co ..... | Terrain à la Rivière-du-Loup, comté de Témiscouta, Qué. |
| 18214 | 15 " | Sterling L. Stockton. ..... ..... | Terrain à Petitcodiac, N.-B..... ..... |
| 18241 | 7 mars... | The Darmouth Ferry Commission.. .. | Privilège de poser 2 conduites d'égout de 12 pcs à la traverse de Ferry Slip, Darmouth, N.-E. |
| 18255 | 18 " | Municipalité de la cité de Sydney..... | Droit de poser, etc., une conduite d'égout de 20 pcs., en argile vétrifiée au sel sur l'emplacement de la voie à Sydney, C.-B. |
| 18256 | 23 " | Emile Paturel..... ..... | Terrain à la Pointe-au-Chêne, comté de Westmorland, N.-B. |
| 18273 | 30 " | The Swedish-Canadian Lumber Co., Ltd. | Terrain à la jonction de Kent, N.-B..... |
| 18274 | 30 " | J. H. Stewart..... ..... | Terrain à Antigonish, N.-E..... |

CHEMIN DE FER DE

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17840 | 26 juillet . | Ministère de la Marine et des Pêcheries | Terrain à Souris, comté de Kings, I.P.-E..... |
| 18005 | 20 octobre | J. T. Arbing..... .... | Terrain dans le lot n° 67, comté de Queens, " |
| 18006 | 20 " | Benedict Richard..... | Terrain n° 1, comté de Prince, I. P.-E..... |

CANAL DE

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18078 | 11 déc. .. | Valleyfield Electric Co., Ltd . .. .... | Partie du lot 830 sur la Grande-Ile de Beauharnois, ville de Valleyfield, et l'excédent d'eau du fleuve Saint-Laurent au pied du lac Saint-François. |

CANAL DE

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17982 | 7 octobre | Montreal and Cornwall Nav. Co..... | Terrain sur le côté sud de la rue Water, Cornwall, Ontario. |
| 17983 | 7 " | Richelieu and Ontario Nav. Co..... . | " " " " " " " " |

CANAL DES

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17783 | 17 juin. .. | Ministère des Douanes..... ..... | Certains bâtiments à la vieille écluse, n° 26, à Cardinal, Ont. |
| 17785 | 23 " | W. E. Burchill, Hugh McArthur and Jas. W. Leacy. | Deux lisières de terrain de réserve, village de Cardinal, township de Edwardsburg, comté de Grenville, Ont. |

fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Fin.*

| Superficie. | Force. | Durée. | Date du bail. | Conditions de paiement. Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | | |
| ..... | ..... | .. ..... | 1er mai 1909 | 1 00 | 1er mai | 1er mai 1909 |
| 0·29 acre .... | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er oct. 1909 | 10 00 | 1er oct. | 1er oct. 1909 |
| 5·540 pds car. | ..... | Ren. de 21 ans... | 1er oct. 1909 | 5 00 | 1er oct. | 1er oct. 1909 |
| 1,800 pds car. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er juillet 1909 | 10 00 | 1er juillet | 1er juillet 1909 |
| ..... | ..... | " | 1er déc. 1909 | 1 00 | 1er déc. | 1er déc. 1909 |
| ..... | ..... | " | 1er déc. 1909 | 1 00 | 1er déc. | 1er déc. 1909 |
| 3,197 pds car. | ..... | " | 1er mai 1910 | 1 00 | 1er mai | 1er mai 1910 |
| 3,015 pds car. | ..... | " | 1er jan. 1910 | 5 00 | 1er jan. | 1er jan. 1910 |
| 13,100 pds car. | ..... | " | 1er oct. 1910 | 2 50 | 1er oct. | 1er oct. 1909 |
| **L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.** | | | | | | |
| 4,800 pds car. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er sept. 1904 | 1 00 | 1er sept. | 1er sept. 1904 |
| 270 pds car. . | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juillet | 1er juillet 1909 |
| 1,200 pds car. | ..... | " .. | 1er sept. 1909 | 1 00 | 1er sept. | 1er sept. 1909 |
| **BEAUHARNOIS.** | | | | | | |
| 2,700 pds car. | ..... | 9 ans..... | 1er jan. 1910 | 250 00 | Jan. et juill. | 1er jan. 1910 |
| **CORNWALL.** | | | | | | |
| 1,980 pds car. | ..... | 10 ans ..... | 1er août 1909 | 15 00 | 1er août | 1er août 1909 |
| 980 pds car. . | ..... | 10 ans ..... | 1er " 1909 | 10 00 | 1er " | 1er " 1909 |
| **GALOPS.** | | | | | | |
| .. ..... .. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er juin 1909 | 60 00 | 1er juin | 1er juin 1909 |
| ..... | ..... | " | 1er " 1909 | 5 00 | 1er " | 1er juin 1909 |

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL DES

| N° du bail. | Date de la signature. | Locataire. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17933 | 1er sept... | George Robinson..... | Terrain et terrain submergé sur le côté nord de la grande route sur la moitié du lot 30, 1re concession, township de Matilda, comté de Dundas, Ont. |
| 17947 | 22 sept. | Mahlon F. Beach..... | Privilège d'ériger, etc., etc., une ligne pour transmission de l'électricité au village d'Iroquois. |

CANAL DE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 17634 | 13 avril | Ottawa Forwarding Co., Ltd..... | Espace dans le hangar à farine n° 1 entre les compartiments nos 3 et 4..... |
| 17654 | 14 " | Montreal Water and Power Co..... | Priv. de poser, etc., cond. en fonte de 14 pcs en trav. le terr. et sous le canal à St-Henri... |
| 17696 | 28 " | Philomène Décarie..... ..... | Privilège de poser, etc., 1 tuyau à l'eau de 1 pce du canal au lot 101I, à Lachine, et d'y puiser de l'eau ..... |
| 17697 | 3 mai | The Davis, Limited..... ..... | Privilège de poser un tuyau à l'eau en fer, de 8 pcs, du canal au bassin Wellington, quartier Sainte-Anne, Montréal..... |
| 17698 | 28 avril | Canada Car Co., Ltd..... | Terrain sur le côté nord du canal..... ..... |
| 17699 | 5 mai | MM. Latour et Dupuis..... | Rés. sur le côté sud du canal en amont du pont de la Côte St-Paul, Montréal, Qué..... |
| 17714 | 21 " | Dominion Guarantee Co., Ltd..... | Privilège de poser, etc., conduite d'eau de 3 pcs sous le canal à l'ouest du pont de la rue des Seigneurs..... . ..... |
| 17755 | 9 juin | Prêtre de paroisse, paroisse des Saints-Anges de Lachine. | Terrain formant la berge sud de l'ancienne entrée du canal maintenant abandonnée.. |
| 17784 | 1er mai | Canadian Pacific Railway Co..... | Terrain sur le côté sud du canal, ville de Saint-Paul, paroisse de Montréal, Qué. ..... |
| 17818 | 5 juillet | Jno. H. Hutchinson..... | Priv. d'ér. une grue mob. aérienne sur les terr. du canal dans Saint-Henri, Montréal..... |
| 17820 | 30 juin | Pariseau Frères..... .. ..... | Terrains entre les bassins 2 et 3 de St-Gabriel, quartier Sainte-Anne, Montréal... ..... |
| 17834 | 21 juillet | Farquhar Robertson..... ..... | Partie du quai nord-est, bassin St-Gabriel n° 3, quartier Ste-Anne, Montréal.... .. ..... |
| 17835 | 21 " | Merchants Cotton Co..... ..... | Terr. sur le côté nord du canal, v. de St-Henri |
| 17837 | 21 " | L. Monette et H. Cardinal..... | " " " ouest du canal, ville de St-Henri, paroisse de Montréal..... |
| 17839 | 22 juillet | Capit. Zéphirin Leroux..... | Terrain sur le quai nord du bassin n° 2, q. Ste-Anne, Montréal, et le droit d'y ériger une gare aux marchandises et un bureau..... |
| 17871 | 3 août | Montreal Street Ry. Co..... | Privilège de poser, etc., une voie d'évitement sur le côté nord du canal entre le pont de la rue Wellington et la rue du Séminaire . |
| 17873 | 3 " | Montreal Warehousing Co..... ..... | Lot de quai sur le côté ouest du bassin aux farines n° 4, quartier Ste-Anne, Montréal . |
| 17876 | 4 " | Grand Trunk Ry. Co., du Canada ..... | Priv. d'entr., etc., voie de garage sur la berge nord du canal à partir de la voie principale vis-à-vis les usines de la Canada Car Company à Montréal. |
| 17878 | 10 " | F. E. Hall & Co..... | Priv. d'ériger et entr. une grue de 2 tonnes sur le mur nord-ouest du bassin n° 4..... ..... |
| 17936 | 18 " | Montreal Rolling Mills Company ..... | Deux lisières sur la berge nord du canal dans la ville de Saint-Henri, Montréal..... |
| 17958 | 10 sept | Joseph Touzin ..... | Lot de quai sur le côté nord-est du bassin St-Gabriel n° 1, q. Ste-Anne, Montréal..... |
| 17968 | 11 " | D. G. Loomis & Son..... | Terr. sur le côté sud du can., en amont du pont de la Côte St-Paul, par. de Montréal, Qué. |

fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

GALOPS—*Fin.*

| Superficie. | Force. | Durée du bail. | Date du bail. | Conditions de paiement. Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | | |
| 1·43 acres.... | ..... | " | 1er juillet 1909 | 1 00 | 1er juillet | 1er juillet 1909 |
| ..... | ..... | Renouv. de 13 ans | 1er " 1909 | 1 00 | 1er " | 1er " 1909 |

LACHINE.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12,355 pds car | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er mai 1909 | 1,087 24 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 18 mars 1908 | 5 00 | 18 mars..... | 18 mars 1908 |
| ..... | ..... | " . | 1er mai 1909 | 10 00 | 1er mai .... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 360 0 | 1er " ..... | 1er " 1909 |
| 13,500 pds car | ..... | " .. | 1er janv. 1909 | 135 00 | 1er janv.... | 1er janvier 1909 |
| 26,507 1,870 9,165 pds c. | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 225 00 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909 | 10 00 | 1er " ..... | 1er " 1909 |
| 101,246 pds c. | ..... | 21 ans renouv ... | 1er " 1908 | 5 00 | 1er " ..... | 1er " 1908 |
| 7,000 pds car. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er " 1909 | 140 00 | 1er " ..... | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 18 mars 1909 | 25 00 | 18 mars..... | 18 mars 1909 |
| 2,500 pds car. | ..... | " .. | 1er juin 1909 | 100 00 | 1er juin..... | 1er juin 1909 |
| 7,300 pds car. | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 292 00 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| 3,745 pds car. | ..... | " .. | 1er juin 1909 | 74 90 | 1er juin..... | 1er juin 1909 |
| 5,200 pds car. | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 104 00 | 1er mai.... | 1er mai 1909 |
| 325 pds car. | ..... | " .. | 1er " 1909 | 13 00 | 1er " ..... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 50 00 | 1er juillet... | 1er juillet 1909 |
| 7,275 pds car. | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 291 00 | 1er mai... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | 17 ans ... ..... | 1er janv. 1908 | 166 00 | 1er janv..... | 1er janvier 1908 |
| ..... 2,100 pds c.. 2,400 pds c.. | ..... | Dur. bon plaisir. | 1er juin 1909 | 10 00 | 1er juin..... | 1er juin 1909 |
| | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 90 00 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| 2,375 pds car. | ..... | " .. | 1er juillet 1909 | 95 00 | 1er juillet... | 1er juillet 1909 |
| 2,200 pds c. 1,750 pds c. 6,875 pds c. | ..... | " .. | 1er " 1909 | 90 76 | 1er " ... | 1er " 1909 |

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL DE

| N° du bail. | Date de la signature. | Locataire. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17987 | 1er oct. | Molsons Bank | Terrain sur le côté nord du canal dans la ville de Lachine, Québec |
| 17990 | 25 sept. | Inland Navigation Co., Limited. | Esp. pour hang. n° 1 à St-G., bass. St-Gab. n° 1 |
| 18013 | 22 oct. | Canadian Lake Transportation Co. | Terr. le long du côté nord de l'ancien bass. n° 1 |
| 18024 | 4 nov. | Canadian Pacific Ry. Co | Subs. au terrain loué à la Cie du Pac. Can. par bail en date du 15 août 1904, mais dont on a besoin pour l'élarg. du canal à la Côte St-Paul, certain autre terrain dans les envir., aussi la perm. à la locataire d'utiliser le pont qui traverse l'entrée du bassin. |
| 18029 | 9 " . | Dominion Bridge Co., Ltd | Terr. sur le côté n. du can., par. de Lachine, Q. |
| 18030 | 9 " . | Adolph Goldwater | " " rue St-Joseph, ville de Lachine, Q. |
| 18040 | 8 " . | J. H. Redfern | Terrain sur le côté sud du canal, quartier St-Gabriel, Montréal, Qué. |
| 18044 | 10 " . | The Bishop Construction Company, Limited. | Terrain sur le côté nord du canal en amont du pont de la Côte Saint-Paul |
| | 1910. | | |
| 18120 | 13 jan. | J. T. Steel & Co | Terrain au boulevard St-Paul, Montréal, Qué. |
| 18172 | 14 " . | R. MacFarlane & Co., Limited | Partie du quai fais. face au can. entre les bass. St-Gab. 3 et 4, q. Ste-Anne, Montréal, Q. |
| 18185 | 29 " . | Canadian Oil Company, Ltd | Lots de quai nos 1, 2 et 3, Montréal, Qué. |
| 18251 | 1er mars. | Montreal Stock Yards Company | Partie du lot cadastral 326, quartier Ste-Anne, Montréal, et dépendances, et chute d'eau. |
| 18289 | 22 " . | Ogdensburg Coal and Towing Co | Terr. sur le côté nord du canal dans la ville de St-Henri, Mont. et le priv. d'y ériger un élévateur à charbon |

CANAL

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17763 | 11 juin | Rideau Canoe Club, Limited | Terrain submer., part. du lot "I" conces. "C" tp. de Nepean, comté de Carleton, Ont. |
| 17793 | 23 " | Henry K. Wampole & Co. Ltd | Pos. et entr. une cond. d'eau, ville de Perth, O. |
| 17819 | 10 juil. | Elgin-Chaffey's Lock Telephone Company | Privilège de poser, etc., une ligne de téléphone sur les ter. du canal à la station d'écluse de Chaffey et inst. le tél. d. ch. maison d'écluse. |
| 18003 | 23 oct. | E. P. McGrath | 2.25 acres de ter. à la sta. d'écluse de la grande Ile sur l'île de Nichol, pt. de la moitié nord du lot n° 8, 1re con. du tp. Nepean, c. Carleton. |
| 18054 | 23 nov. | Canadian Northern Ontario Railway Company. | Terrain à l'extrémité sud du lot "F" de la con. "D", tp. de Nepean, comté de Carleton. |

CANAL DE LA

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17829 | 8 juil. | Jno. G. G. Kerry | Tout l'ex. d'eau à l'empl. du moulin de Stephen, barrage n° 1, sec. 5 du canal et empl. du canal |
| 17872 | 6 août. | Crushed Stone, Limited | Parties des lots 32 et 48, conces. 8, township de Eldon, comté de Victoria, Ont |
| 18094 | 21 déc. | Henry Pierce | Ter. à l'ouest de la rue Colborne, Fenelon Falls. |
| 18095 | 21 " | The Fenelon Falls Milling Co. | " " " " |
| 18096 | 21 " | H. A. McIntosh | " " " " |
| 18097 | 21 " | L. L. Arnold | " " " " |

fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

LACHINE—*Fin.*

| Superficie. | Force. | Durée du bail. | Date du bail. | Conditions de paiement. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
| | | | | $ c. | | |
| 1,269 pds c.. | ..... | 21 ans renouv.... | 1er oct. 1909 | 12 69 | 1er oct..... | 1er octobre 1909 |
| 34,802 pds c.. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er juillet 1908 | 1,376 08 | 1er juil..... | 1er juillet 1908 |
| 22,000 pds c.. | ..... | " .. | 1er oct. 1909 | 1,856 25 | 1er avril.... | 1er octobre 1909 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 107,580 pds c. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er avril 1909 | 645 54 | 1er avril.... | 1er avril 1909 |
| 1,046 pds c. | ..... | " .. | 1er oct. 1909 | 10 46 | 1er oct..... | 1er octobre 1909 |
| 18,475 pds c. | ..... | " .. | 1er nov 1909 | 369 50 | 1er nov..... | 1er nov. 1909 |
| 6,000 pds c. | ..... | " .. | 1er oct. 1909 | 60 00 | 1er oct..... | 1er octobre 1909 |
| 1,935 pds c. | ..... | " .. | 1er mai 1909 | 9 23 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| 2,500 pds c. | ..... | " .. | 1er janv. 1910 | 100 00 | 1er janv.... | 1er janvier 1910 |
| 2.37 acres,. | ..... | 21 ans..... | 1er mai 1910 | 2,300 00 | 1er mai..... | 1er mai 1910 |
| 22,443 pds c. | ..... | " | 1er mars 1909 | 2,000 00 | 1er mars-sep | 1er mars 1909 |
| 3,600 pds c. | ..... | " | 1er " 1910 | 144 00 | 1er mars.... | 1er mai 1910 |

RIDEAU.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21,000 pds c.. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er juin 1909. | 1 00 | 1er juin.... | 1er juin 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 1 00 | 1er " .... | 1er " 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 6 00 | 1er " .... | 1er " 1909 |
| 2·25 ac..... | ..... | " .. | 1er oct. 1909. | 5 00 | 1er oct..... | 1er oct. 1909 |
| 0.573 ac..... | ..... | 99 années..... | 1er " 1909. | 50 00 | 1er " ..... | 1er " 1909 |

TRENT.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | 21 années.. .... | 1er nov. 1909. | 200 par f. m | 1er nov.. .. | 1er nov. 1909 |
| ..... | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er juin 1909. | 10 00 | 1er juin.... | 1er juin 1909 |
| 700 pds c..... | ..... | " .. | 1er janv. 1909. | 7 50 | 1er janv.... | 1er janv. 1909 |
| 0·32 ac..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 50 00 | 1er " .... | 1er " 1909 |
| 0·35 ac..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 10 00 | 1er " .... | 1er " 1909 |
| 0·47 ac..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 7 50 | 1er " .... | 1er " 1909 |

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL DE

| N° du bail. | Date de la signature. | Locataire. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1910. | | |
| 18108 | 3 janv. .. | Jas. Healey.... | Terrain dans la cité de Peterborough ..... |
| 18109 | 3 " ... | Samuel Edwards.. .. ... ... ..... | Lots 1 et 2, concession 13. tp de Douro, comté de Peterborough..... .. ..... |
| | 1909. | | |
| 18115 | 25 déc.... | Ville de Campbellford..... . ..... | Partie du lot 15, concession 6, township de Seymour, comté de Northumberland, Ont., au point "X... .....X" sur le plan.... |
| | 1910. | | |
| 18117 | 11 janv. .. | William Kean..... .... | Partie du lot n° 6, concession 11, township de Thorold, comté d'Ontario, Ont..... . ... |
| 18275 | 30 mars... | Edward Mayhew..... | Partie du lot n° 49, concession "A" township d'Eldon, comté de Victoria, Ont..... |
| 18276 | 30 " ... | Wm. H. Gryles .... ..... | Partie du lot n° 49, concession "A" township d'Eldon, comté de Victoria, Ont..... |

CANAL

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17633 | 6 avril... | Reuben Hains..... ..... | Partie des lots n$^{os}$ 143 et 186, dans le township de Thorold, comté de Welland, Ont..... |
| 17636 | 7 " ... | Bell Telephone Company..... | Privilège de poser, etc., un câble téléphonique en travers des ter. du canal, et au-des. du canal entre la 6e et 7e conces. tp. de Crowland .. |
| 17676 | 23 " ... | Niagera, St. Catharines and Toronto Railway Company.. ..... | Priv. de poser etc. voie de garage sur les ter. du canal, à partir d'un point près du pont tour-de la loc. jusq. usines de la Welland Mfg. Co. |
| 17737 | 3 juin. .. | Samuel Lambert..... | Partie des lots 25 et 26, concess. "S" tp de Crowland. comté de Welland, Ont..... |
| 17836 | 23 " ... | S. W. Dickinson..... ..... | Terrain sur le côté ouest du canal entre les rues George et Henry, Humbertstone, Ont..... |
| 17877 | 12 août. .. | C. T. Ware..... | Partie du lot 14, township de Thorold, comté de Welland, Ont ..... ..... ... .... |
| 17937 | 1er sept.. | The Hedley Shaw Milling Company, Limited. | Terrain et terrain submergé dans le havre de Port-Colborne, comté de Welland, Ont..... |
| 17976 | 5 oct ... | Joseph Battle .. ..... | Partie du lot 26, concess. 6, tp de Crowland, comté de Welland, Ont..... |
| 18 10 | 29 " ... | Western Co-operative Grape Shipping Co. | Partie du lot 21, concess. 5, tp de Graham, comté de Lincoln.... ..... |
| 18028 | 8 nov.... | Thorold Natural Gas Co., Limited..... | Droit de poser, etc., une ligne de tuyau à gaz de 6 pcs le long du terrain de réserve du canal Welland, à Dumville, Ont..... |
| 18036 | 12 " .... | Canadian Portland Cement Company, Limited. | Terrain sur la jetée ouest à Port-Colborne, Ont., et privi èges..... . ..... |
| 18055 | 20 " .... | Robert Cooper..... ..... | Partie du lot 25, concess. 5, tp de Crowland, comté de Welland, Ont., et chute d'eau.... |
| 18072 | 7 déc.... | W. J. Aikins..... ... | Terrain sur le côté sud de la prise d'eau, à Dumville, Ont., et excédant d'eau de 25, c.v. |
| 18076 | 1er déc... | Ontario Power Co., Ltd..... ... | Privilège de poser, etc., un câble en travers des terrains du canal et le canal, avec une courte ligne de transmission sur les terrains du canal jusqu'à Thorold, Ont..... |
| 18077 | 7 déc.... | Ontario Hydro-Electric Power Commission. | Privilège de poser un câble télégraphique en travers des terrains du canal et au-dessous de l'ancien et nouveau canal à Allanburg, comté de Welland, Ont.. ..... |

fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

LA TRENT—*Fin.*

| Superficie. | Force. | Durée du bail. | Date du bail. | Conditions de paiement. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
| | | | | $ c. | | |
| 1·11 ac..... | ..... | " .. | 1er déc. 1909 | 10 00 | 1er déc..... | 1er déc. 1909 |
| 10·64 ac..... | ..... | " .. | 1er janv. 1910. | 10 00 | 1er janv.... | 1er janv. 1910 |
| 6·5 ac. ..... | ..... | 21 années..... | 1er " 1910. | 1 00 | | 1er " 1910 |
| 5·922 pds c... | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er " 1910. | 1 00 | 1er " .... 1er " .... | 1er " 1910 |
| 4·91 ac..... | ..... | " .. | 1er mai 1910. | 10 00 | 1er mars.... | 1er mars 1910 |
| 1·65 ac..... | ..... | " .. | 1er " 1910. | 15 00 | 1er " .... | 1er " 1910 |
| WELLAND. | | | | | | |
| 10·25 / 5·06 acres.. | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er avril 1909. | 10 00 | 1er avril.... | 1er avril 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er juill. 1909. | 5 00 | 1er juillet... | 1er juill. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er avril 1909 | 50 00 | 1er avril... | 1er avril 1909 |
| 1·21 ac..... | ..... | " .. | 1er " 1909. | 60 00 | 1er " .... | 1er " 1909 |
| 0·8 ac ... | ..... | " .. | 1er juill. 1909. | 10 00 | 1er juillet... | 1er juill. 1909 |
| 14 06 ac..... | ..... | " .. | 1er juin 1909. | 14 00 | 1er juin..... | 1er juin 1909 |
| 6·43 ac..... | ..... | 20 ans ..... | 1er mai 1909.. | 1,000 00 | 1er mai .... | 1er mai 1909 |
| 0·12 ac..... | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er août 1909.. | 25 00 | 1er août .... | 1er août 1909 |
| 0·15 ac..... | " | ..... | 1er sept. 1909.. | 10 00 | 1er sept..... | 1er sept. 1909 |
| ..... | ..... | " .. | 1er nov. 1909.. | 10 00 | 1er nov. .... | 1er nov. 1909 |
| 1·15 ac..... | ..... | 21 ans renouv... | 1er juin 1909.. | 167 00 | 1er juin .... | 1er juin 1909 |
| 0.13 ac. . .. | 100 pds cub. par sec. | 21 " .. | 1er nov. 1909.. | 413 00 | 1er nov. .... | 1er nov. 1909 |
| 0·05 ac ..... | 25 h.p..... | Dur. bon plaisir.. | 1er mai 1909.. | 100 00 | 1er mai..... | 1er mai 1909 |
| ..... | ..... | Dur. bon plaisir.. | 1er nov. 1909.. | 10 00 | 1er nov..... | 1er nov. 1909 |
| ..... | ..... | " | 1er sept. 1909.. | 5 00 | 1er sept.... | 1er sept. 1909 |

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de CANAL

| N° du bail. | Date de la signature. | Locateur. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18098 | 1er nov.. | Provincial Natural Gas and Fuel Co., Ltd. | Privilège de poser, etc., un tuyau à gaz de 4 pcs en travers du terrain de réserve du canal et sous le canal à Welland, Ont ..... |
| | 1910. | | |
| 18252 | 12 mars... | The Rector and Church Wardens of Christ Church, village de Marshville. | Terrain sur le côté ouest du bref du moulin, formant partie du lot n° 19, concess. 4, tp Wainfleet, comté de Welland, Ont..... |
| 18277 | 23 " ... | La municipalité de la ville de Dunnville. | Le droit et le privilège de poser et d'entretenir une conduite d'égoût de 15 pcs en travers de la prise d'eau du canal Welland à Dunnville, comté de Haldimand, Ont..... |

fer et Canaux durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

WELLAND—*Fin.*

| Superficie. | Force. | Durée du bail. | Date du bail. | Conditions de paiement. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
| ..... | ..... | " | 1er nov. 1909.. | 5 00 | 1er nov. ... | 1er nov. 1909 |
| .... ..... | ..... | " | 1er jan. 1910. | 1 00 | 1er jan. .... | 1er janvier 1910 |
| ..... . ..... | ..... | " | 1er jan. 1910.. | 5 00 | 1er jan. .... | 1er janvier 1910 |

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et Canaux par

CHEMIN DE FER

| N° du bail. | Date de la signature. | Locateur. | Terrains ou droits laissés. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17715 | 18 mai.... | Board of Trade de Montréal ..... | Chambres 6, 7, 8, 9 et 10 rez-de-chaussée, édifice du Board of Trade, Montréal, Qué.... |
| 17966 | 27 sept ... | Ville de Campbellton..... | Poser, etc., conduite d'eau de 6 pouces, le long de la rue Sugar Loaf, Campbellton, N.-B. |
| 18103 | 28 déc.... | Ville de Amherst* ..... | Permis de relier la conduite d'égout du chemin de fer Intercolonial à ceux de la ville à un point à l'intersection des axes de l'avenue Crescent et de la rue Station..... .. .. |

PONT DE

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17695 | 4 mai..... | Board of Trade de Québec. .. . ..... | La moitié est du premier étage de l'édifice du Board of Trade, Québec..... |

CANAL DE LA

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17635 | 1er avril.. | Jno. Collins..... | Terrain dans le village de Hastings, comté de Northumberland, Ont..... |
| 18047 | 20 nov.... | Jno. Jos. English, Ernest F. Mason et la Cie Randolph McDonald, ltée. | Certaines lisières de terrain dans le village de Hastings, comté de Northumberland, estimées à deux ou trois quarts d'acre, composées des lots de parc 2 et 3, pour des fins d'emmagasinage, *re* contrat n° 17156..... |

* Considération de certains travaux par le chemin de fer Intercolonial.

différentes parties durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1910.

INTERCOLONIAL.

| Superficie. | Durée du bail. | Date du bail. | Conditions de paiement. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Loyer annuel. | Payable. | Première échéance. |
| | | | $ c. | | |
| ..... | 3 ans..... | 1er mai 1900. | 1,896 00 | Trimestre... | 1er mai 1909. |
| 465 pds c .... | Durant bon plaisir..... | 1er juil. 1900. | 1 00 | 1er juil.... | 1er juil. 1909. |
| ..... | A perpétuité..... | 20 avril 1909. | ..... .... | ..... | |

QUEBEC.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ..... | 2 ans..... | 1er mai 1909. | 600 00 | 1er mai.... | 1er mai 1909. |

TRENT.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ..... | 3 ans ..... | 1er mars 1909 | 25 00 | 1er mars... | 1er mars 1909. |
| ..... | Jusqu'au 31 mars 1910 ..... | 20 nov. 1909. | 1 00 | 30 nov..... | 20 nov. 1909. |

H. F. ALWARD,
*Avocat du ministère.*

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux et

CHEMIN DE FER

| N° de l'acte. | Date de l'acte. | Cédant. | Lot. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17896 | 16 juin.. | W. Clowater *et ux* | Terrain à |
| *17897 | 30 mars .. | M. MacDonald *et ux* | " |
| 17915 | 20 août. .. | Cité de Drummondville | Chemin public dans le quartier nord |
| 17943 | 11 juin. . | Jno. Morris *et ux* | Terrain à |
| 17960 | 31 mai... | Henry Appleton (fidéicommissaire) | " sur le chemin de Campbell |
| *17961 | 22 février. | James McNeil *et ux* | " à |
| 17962 | 17 mai... | Ida Woodworth | " dans le quartier nord |
| | 1908. | | |
| *17964 | 29 avril .. | Minnie S. King *et vir* | " à |
| | 1909. | | |
| 17969 | 22 juillet.. | Isaac Creighton *et ux* | " près du chemin de Campbell |
| 17970 | 3 " . | Geo. H. Taylor, syndic *et al* | " dans le quartier nord |
| 18051 | 21 " . | Walter Thomas | " " " |
| 18059 | 12 mai.... | Ann Brown *et vir* | " à Africville, cité de Halifax, N.-E. |
| 18060 | 30 juillet.. | Walter U. Jones | " p. du ch. de Campbell, c. de Halifax.. |
| 18064 | 10 " . | Geo. W. Johnson *et ux* | " sur le côté sud-ouest de la rue Gottinger, Halifax, N.-E. |
| | 1907. | | |
| *18065 | 31 janv... | Jno. Greenaway | " sur le côté ouest de la rue Upper Water. |
| | 1909. | | |
| 18079 | 12 octobre | Alex. McKay *et ux* | Lots 14, 21 et 23 |
| 18080 | 14 " . | Alex. C. Hamilton *et ux* | Terrain à |
| 18090 | 14 mai. .. | James White *et ux* | " sur le chemin de Campbell |
| 18105 | 9 juillet.. | Hannah Spurr | " à Moncton |
| 18106 | 16 août... | Edwin E. D. Record *et al* | " sur le côté nord du ch. de la Montagne |
| | 1908. | | |
| *18111 | 26 mars .. | Isaïe Laplante | Partie du lot 529 |
| | 1906. | | |
| *18168 | 30 juin et 1er oct. | Robt. A. Lowerson | Certains droits et privilèges pour l'installation d'un système hydraul. à Milton Hill Brook, pour fournir l'eau au ch. de f. Intercolonial. |
| | 1908. | | |
| *18218 | 11 mars .. | Précille Blanchard | Partie des lots cadastraux 172 et 176 |
| *18219 | 6 mai... | Ulric Belisle | Partie du lot cadastral 167 |
| *18220 | 6 " .. | Samuel Langelier | " " 179 |
| *18221 | 6 " .. | Alfred Dufresne | " " 162 et 163 |
| *18222 | 6 " .. | Philias Benoit | " " 165 |
| *18223 | 6 " .. | Isaïe Desmarais | " " 130 |
| *18224 | 18 février. | Edmond Simard | " " 163 |
| *18225 | 11 mars... | Dieudonné Vertefeuille | " 168 |

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

lettres patentes accordées pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

IFTERCOLONIAL.

| District. | Comté. | Superficie. | Montant. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | |
| Durham | York, N.-B | ½ acre | 175 00 | |
| North Sydney | Cap-Breton | 864 pds car | 342 82 | |
| Drummondville | Drummondville, Qué | | 1,300 00 | |
| Mulgrave | Guysborough, N.-E | 0,3061 pds car | 300 00 | |
| Halifax | Halifax, N.-E | 0,027 acre<br>0,031 acre | 240 04 | |
| Sydney | Cap-Breton, N.-E | 5,355 pds car | 900 00 | |
| Halifax | Halifax, N.-E | 2,030 pds car.<br>39,990 pds car. | 367 60 | |
| Lakeview | " | 0,105 acre | 56 50 | |
| Halifax | " | 0,022 acre | 93 99 | |
| " | " | 12,045 pds car | 100 00 | |
| " | " | 5,538 pds car | 125 39 | |
| " | " | 7,305 pds car | 150 00 | |
| " | " | 2,636 pds car | 394 37 | |
| " | " | 13,146 pds car | 300 00 | |
| " | " | 860 pds car | 1,100 00 | |
| North Sydney | Cap-Breton, N.-E | 2,484 pds car.<br>2,461 pds car.<br>4,683 pds car. | 671 37 | |
| " | " | 42,649.2 pds car. | 1,100 00 | |
| Halifax | Halifax, N.-E | 920 pds car | 82 80 | |
| Mon ton | Westmorland, N.-B | 0,322 acres | 2,000 00 | |
| | " | 3,795 pds car. | 150 00 | |
| Mitchell | Nicolet, Qué | 0.3 acre | 50 00 | |
| | Sackville, N.-B | | 1,100 00<br>1 00 | |
| Sainte-Rosalie | Bagot, Qué | 1,98 acres | 1,000 00 | |
| " | " | 2,14 acres | 3,000 00 | |
| " | " | 0,09 acre | 75 00 | |
| " | " | 0,3 acre | 1,500 00 | |
| " | " | 1,44 acres | 3,500 00 | |
| " | " | 0,53 acre. | 1,200 00 | |
| " | " | 0,184 acre | 250 00 | |
| " | " | 2,94 acres | 2,000 00 | |

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux et lettres

CHEMIN DE FER

| N° de l'acte. | Date de l'acte. | Cédant. | Lot. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18226 | 7 juillet.. | David Cameron *et ux*..... | Terrain sur le côté nord du ch. de Kempt..... |
| 18257 | 17 août... | Ed. Clayton *et al*..... | " près du chemin de Campbell..... |
| 18258 | 30 nov... | Jno. Fulton *et ux*..... | " à Truro..... |
| 18259 | 31 juillet.. | Harry Lynds..... | " " ..... |
| 18260 | 31 " . | Jno. C. McDonald..... | " " ..... |
| 18261 | 30 " . | Peter McLean..... | " " ..... |
| 18263 | 23 nov... | Jno. W. Francis *et ux*..... | " entre..... |
| | 1908. | | |
| *18264 | 25 sept.... | James S. Byron *et al*..... | Terrains à, et cours de cond. d'eau en trav. d'aut. ter.. |
| *18265 | 6 mai.. .. | Zacharie Bélisle..... | Partie du lot cadastral 166..... |
| *18266 | 16 déc.... | Irénée Bilodeau *et al*..... | Terrain dans ..... |
| *18267 | 14 mai.... | Mde M. Tanguay. .... ..... | Partie du lot cadastral 176..... |
| *18268 | 14 mai.... | Hector Girard..... | " " 170..... |
| *18269 | 11 juin.... | Henri Girard..... .... | " " 132 ..... |
| *18270 | 1er sept... | Gouv. de la Nouv.-Ecosse... . | Terrain à..... |
| | 1909. | | |
| 18272 | 10 nov.... | Geo. Aikenhead..... | Terrain près du chemin de Campbell..... |
| 18300 | 26 août... | Clarence Hay *et ux*..... ... | " dans la paroisse de Hartcourt..... |
| | 1906. | | |
| *18301 | 25 sept.... | Eunice Smith *et al*..... ... . | Terrain sur le côté ouest de la rue Water supérieure... |
| | 1909. | | |
| 18302 | 30 déc.... | Onésime Poulin.... ..... | Privilège, pour des fins de chemin de fer, de tirer de l'eau du lac Beaumont, situé entre les paroisses de Saint-Charles et de Beaumont..... |
| 18417 | 13 nov.... | Alphonse Lauzier..... | Partie du lot 279, et privilège de poser une cond. d'eau. |
| 18418 | 13 nov.... | Etienne Couture... . . ..... | Droit de pénétrer dans et sur des terrains et privilège de poser, etc., une conduite d'eau..... |
| | 1905. | | |
| *18436 | 11 mars... | Mde J. F. Rioux..... .. .. | Partie du lot 613..... ..... |
| | 1910. | | |
| 18437 | 13 jan.... | Stafford Loggie *et al* ..... | Terrain à ..... |
| 18438 | 29 jan.... | James Adams *et ux* ..... | " sur le chemin de Kempt . ... ..... |
| 18439 | 15 jan.... | Susan A. Veith *et al* (succession de Geo. A. Veith).... | " dans les faubourgs nord..... |
| | 1909. | | |
| 18440 | 30 oct.... | Nellie A. Archibald..... | Terrain à..... .... . .... ..... |
| 18441 | 6 nov..... | Frank Stanfield *et ux*..... | " ..... |
| 18442 | 13 oct.... | Henry A. McKenzie..... | " ..... .... ..... |
| 18443 | 24 déc.... | Robt. Millar..... .... . .... | " dans le quartier 6..... ..... .. |
| | 1910. | | |
| 18444 | 17 fév.... | Donald McDougal *et ux*..... | Terrain à Loggieville..... .. ... .. ..... |
| | 1909. | | |
| 18445 | 22 déc.... | Alex. T. McCrae. ..... ... | Terrain à..... ..... |

* Trop tar le rapport de l'an dernier.

accordées pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

| District. | Comté. | Superficie. | Montant | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | |
| Halifax | Halifax, N.-E. | 4,225 pds car. | 1,161 94 | |
| " | " | 780 pds car. | 78 33 | |
| Truro | Colchester, N.-E. | 32,120 pds car. | 334 49 | |
| " | " | 0.28 acre | 227 56 | |
| " | " | 35,000 pds car. / 25,137 pds car. | 757 94 | |
| " | " | 10,800 pds car. | 270 54 | |
| North Sydney et Sydney Mines | Cap-Breton | 51,645 pds car. | 750 00 | |
| Morton | King, N.-E. | 5·000 pds c. | 350 00 | |
| Sainte-Rosalie | Bagot, Qué | 1·91 acre | 3,000 00 | |
| " | " | 5·83 arpents | 1,800 00 | |
| " | " | 0·28 acre | 150 00 | |
| " | " | 0·766 acre. | 182 00 | |
| " | " | 1·3 acre. | 300 00 | |
| Truro | Colchester, N.-E. | 4·1 acres | 927 50 | |
| Halifax | Halifax, N.-E. | 1·607 pds c | 151 05 | |
| Harcourt | Kent, N.-B. | 0·1762 acre | 400 00 | |
| Halifax, N.-E. | Halifax, N.-E. | 2·553 pds c | 3,896 96 | |
| | Bellechasse | | 4,000 00 | |
| Saint-Pierre du lac (Cedar Hall). | Rimouski | ½ acre | 200 00 | |
| " " | " | 10,000 pds c. | 50 00 | |
| Fraserville, Qué | | | 800 00 | |
| Loggieville | Northumberland, N.-B. | 0·29 acre | 294 43 | |
| Halifax | Halifax, N.-E. | 9·870 pds c | 1,950 65 | |
| " | " | 39·726 pds c. | 258 08 | |
| Truro | Colchester, N.-E. | 2·3 acre. | 2,012 82 | |
| " | " | 1·65 acre. | 2,173 56 | |
| Springhill Jct | Cumberland, N.-E. | 7·10 acres. | 532 50 | |
| Halifax | Halifax, N.-E. | 1·15 acre. | 402 50 | |
| Loggieville | Northumberland, N.-B. | 0·37 / 0·28 acre | 276 28 | |
| Glengarry | Pictou, N.-E. | 9·830 pds c. | 10 00 | |

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux et lettres

CANAL DE

| N° de l'acte. | Date de l'acte. | Cédant. | Lot. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17899 | 25 mai.... | Nérée Moreau | Partie des lots 423 et 425 |

CANAL DE LA

| | | | |
|---|---|---|---|
| 17778 | 3 mai.... | Corporation du township de Seymour. | Allocation partielle pour chemin entre les lots 5 et 6, concession 14, township de Seymour, comté de Northumberland, Ont |
| 17828 | 22 " .... | John G. G. Kerry *et ux* | Partie du lot 13, concession 17 |
| 17898 | 28 juin... | Charles Armstrong *et ux* | 0·15 d'acre, partie du lot n° 5, dans la concession 14, township de Seymour, comté de Northumberland.. |
| 17942 | 11 août... | Northumberland Durham Pow. Co. | Parties 15 et 16, concession 11, et partie 15, concession 12 |
| 17972 | 14 juin... | B. W. Powers and J. S. Dench *et al.* | Ile de la rivière Trent, vis-à-vis la grève entre les rues Radeski et Wall |
| 17971 | 24 " .... | B. W. Powers and R. Pow. *et al.* | Partie sud de l'île Lecaus, ville de |
| *18016 | 17 fév .... | George Victor Bamber *et ux* | N^os 7 et 8, côté nord de la rue Bridge, village de Frankford |
| *18017 | 26 mars... | Murry Sine *et ux* | N° 7 côté sud de la rue Bridge, village de Frankford... |
| 18018 | 13 mai .. | Charles Gallagher *et ux* | N° 8 " " " .... |
| 18019 | 22 juin... | William M. Moynes *et ux* | N° 9 " " " .... |
| 18020 | 12 août... | Elizabeth Lozo *et al* | Lisières de n^os 3 et 4, île de Lecaus |
| *18049 | 26 mars... | Ed. Francis Turley *et al* | Partie du n° 4, etc., concession 5 |
| 18061 | 29 juin... | Thos. Parish *et al* | " du lot 1, concession 2 |
| 18171 | 16 oct .... | Ann Jane Sweetman *et al* | Lot n° 6, côté sud de la rue Bridge, Frankford |
| 18227 | 20 déc.... | Wm. Foster *et ux* | Partie du lot 4, concession 5 |
| 18228 | 30 sept... | Eleanor Jane Forsyth | " des lots 1 et 2, concession 4 |
| 18231 | 20 déc.... | Tina Smith *et al* | " du lot 2 " 5 |
| 18232 | 12 août... | Jas. T. Howard *et ux* | " " 5 " 6 |
| 18262 | 16 " ... | Wm. J. Lyons *et ux* | Lots 4, 5 et 6, côté nord de la rue Bridge, Frankford.. |
| | 1908. | | |
| *18299 | 24 mai.... | Corporation de la ville de Seymour. | Parties des lots 12, 13 et 14, concession 7 et du lot 14, concessions 8 et 9, township de Seymour, comté de Northumberland |
| | 1909. | | |
| 18434 | 5 juill... | Ville de Campbellford | Parties de 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 et partie du lot 14, concession 9, lots 14 et 15, concession 8, et 6 îles dans la rivière Trent, township de Seymour, comté de Nothumberland |
| 18435 | 9 nov.... | Robt. Eli. Westcott | Partie du lot 10, tp de Thorah, comté de Victoria, Ont. |

CANAL

| | | | |
|---|---|---|---|
| 17779 | 12 juin... | Aaron Vandevere *et ux* | Lot 18, côté sud de la rue Clarence |
| 17842 | 1er mai... | Daniel Philip Perlet *et ux* | Partie du lot 28, concession 2, township de |
| 17843 | 21 " ... | Emma Margaret Perlet | " " " " |
| 17844 | 21 " ... | Abram Frederick Perlet *et ux* | " " " " |
| 17845 | 21 " ... | Sarah Josephine Schlehr *et mar.* | " " " " |

* Trop tard pour le rappport de l'année dernière.

accordées pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

SOULANGES.

| District. | Comté. | Superficie. | Montant. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | |
| Paroisse de Saint-Joseph de Soulanges. | Soulanges | 0·65, 3·02, 1·18 acres | 2,424 79 | |

TRENT.

| District. | Comté. | Superficie. | Montant. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| Seymour | Northumberland | 0·06 acre | 1 00 | |
| " | " | 14·83 acres | 1 00 | |
| " | " | 0·15 acre | 100 00 | |
| " | " | 19·37 acres | 1 00 | Et loyer d'excédant d'eau. |
| Trenton | Hastings | | 700 00 | |
| " | " | 4 acres | 600 00 | |
| Sydney | " | | 2,350 00 | |
| " | " | | 1,075 00 | |
| " | " | | 1,500 00 | |
| " | " | | 800 00 | |
| Trenton | " | | 250 00 | |
| Sydney | " | | 6,252 50 | |
| Murray | " | 0·6 acre | 50 00 | |
| Sydney | " | 0·16 acre | 225 00 | |
| " | " | 6·8 acres | 1,700 00 | |
| " | " | 6·10 acres | 444 00 | |
| " | " | 13·89 acres | 555 60 | |
| " | " | 7·6 acres | 900 00 | |
| " | " | 0·48 acre | 2,500 00 | |
| Seymour | Northumberland | 6·55 acres | 1 00 | Echange, *voir* 18182. |
| " | " | | 1 00 | Bail n° 18115 daté le 20 déc. 1909, à perp. de 6.5 acres de terr. et tout l'exc. d'eau au barr. de Middle Falls, ainsi que le droit d'emplacem. pour ligne de transmission électrique. |
| Thorah | Victoria | 0·75 acre | 100 00 | |

WELLAND.

| District. | Comté. | Superficie. | Montant. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| Port-Colborne | Welland, Ont | 0·25 acre | 2,000 00 | |
| Humberstone | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux et lettres

CANAL

| N° de l'acte. | Date de l'acte. | Cédant. | Lot. |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 17846 | 21 " ... | Catharine Jones..... | " " " " ..... |
| 17847 | 21 " ... | Theodosia Suess *et mar*..... | " " " " ..... |
| 17848 | 21 " ... | Mary Williard *et mar*..... | " " " " ..... |
| 17849 | 21 " ... | Otto Louis Perlet *et ux*..... | " " " " ..... |
| 17850 | 12 juill... | Duncan Armstrong *et ux*..... | Lot n° 1, côté nord de la rue Ash, village de Port-Colborne..... |
| 17900 | 29 " .... | Jane Peterson..... | Lot n° 1, côté sud de la rue Ash, village de Port-Colborne..... |
| | 1910. | | |
| 18187 | 8 janv... | Mary A. Pringle..... | Partie du lot n° 1, côté nord de la rue Sugar Loaf..... |

CHEMIN DE FER

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1909. | | |
| 18034 | 19 oct.... | The Imperial Oil Company, Ltd. | Terrain sur le côté sud de la rivière Bedford ..... |

CANAL DE LA

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1910. | | |
| 18182 | 10 janv... | La corporation de la ville de Seymour. | Parties des lots 12, 13 et 14, 7e concession, et lot 14, 8e et 9e concessions, township de Seymour, comté de Northumberland..... |

accordées pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

WELLAND—*Suite.*

| District. | Comté. | Superficie. | Montant. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0·16 " | 275 00 | |
| " | " | 0 16 " | 275 00 | |
| Welland, Ont | " | | 350 00 | |
| " | " | | 1,600 00 | |
| Port-Colborne | " | 0·75 acre | 1,800 00 | |

INTERCOLONIAL.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Halifax | Halifax | 16,988 pds car. | | Lettres patentes. |

TRENT.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Seymour | Northumberland | 0·62 acre<br>1·46 acres<br>4·00 acres<br>0·84 acre<br>3·2 acres | | Lettres patentes échangées. *Voir* n° 18,299. |

H. F. ALWARD,
*Avocat du ministère.*

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

| N° de l'acte. | Date de la signa're. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 17973 | 25 août. | Amélia Groslet (veuve F. Savary, employé du ch. de fer Intercolonial. | De toute créances résultant du décès de son défunt époux, François Savary. | 250 00 |
| 18035 | 25 oct.. | A. F. Jardine..... | Blessures infligées à la station de Derby Junction, N.-B., où il était de passage comme voyageur. | 3,000 00 |
| 18110 | 29 déc.. | J. M. Slayter..... | Pour toutes créances pour dommages, etc., qui peuvent naître à toute époque dans l'exercice des privilèges de voy. à bord des locom. de l'Inter. pour apprendre le métier de mécanicien. | 200 00 |
| 17683 | 6 avril. | George Foster..... | Pour dommages à la propriété à la suite de l'érection du pont de la rue Stanley, Saint-Jean, N.-B. | 200 00 |

CANAL SOULANGES.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | |
| 18067 | 20 oct... | Quebec Transportation and Forwarding Co., Ltd. | Pour dommages à la barge *Ad.* heurtée par le pont tournant. | 55 00 |

CANAL WELLAND.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | |
| 17702 | 8 mai.. | Chas. E. Stewart..... | Pour dommages résultant de blessures à un cheval. | 50 00 |

PONT DE QUÉBEC.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1010. | | | |
| 18242 | 12 mars. | Phœnix Bridge Company.. | Pour dégager la compagnie de toute responsabilité résultant de l'effondrement du pont de Québec. | 100,000 |

CANAL DE LA TRENT.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | |
| 17649 | 6 avril. | Jno. O'Keefe *et ux* . ... | Dommages par l'eau au lot 10, concession 4, et au lot 10, concession 5, township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 17650 | 10 " | Robt. A. Robertson *et ux*.. | Dom. par l'eau à la partie de la moitié ouest du lot 5, concession 8, tp de Monagham, comté de Peterborough, Ont. | 50 00 |
| 17700 | 21 " . | Annie Davis *et al* .... .... | Dom. par l'eau aux lots 1, 2, et 3, con. 18 town. de Harveÿ, comté de Peterborough, Ont. | 210 00 |
| 17701 | 16 " . | Jas. Kiley *et ux*..... | Dom. par l'eau au lot n° 3, bloc " A " et part. du lot 4 lot " A ", Hiawatha réserve indienne, tp d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 135 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 17718 | 5 mai.. | A. W. McIntyre *et al*..... | Dégagement pour dom. par l'eau au lot 6, con. 9, tp. d'Otonabee, comte de Peterborough, Ont. | 460 00 |
| 17719 | 15 avril. | Wm. T. Smith *et al*..... | Dom. par l'eau à la moitié est du lot n° 2 et à la moitié ouest du lot n° 3, con. 5 township de Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 180 00 |
| 17720 | 15 " . | Edmund C. Foley *et al*.... | Dom. par l'eau à la moitié est des lots 11 et 12, con. 4, tp d'Otonabee, comté de Peterborough, | 380 00 |
| 17722 | 8 mai.. | Jno. J. Lundy..... | Dom. par l'eau aux lots 5 et 6, con. 11, tp de Ennismore, comté de Peterborough, Ont. | 80 00 |
| 17725 | 27 avril | Robt. J. Adamson *et al*.... | Dommages à la moitié est du lot 8, concession 9, township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 17727 | 9 " . | Herbert A. Cairnduff *et al*. | Dommages par l'eau aux trois-quarts nord du lot 20, concession 26, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 100 00 |
| 17728 | 28 " . | Quintin Moore *et ux*..... | Dommages par l'eau à la moitié est du lot 21, concession 17, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 17729 | 8 mai.. | Raglan Richmond *et al*.... | Dommages par l'eau à partie du lot 19 et à la moitié ouest du lot 20, concession 15, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 100 00 |
| 17730 | 13 " | Wm. P. Chase *et ux*..... | Dommages par l'eau au lot "A" dans la 16ème concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 175 00 |
| 17731 | 1er " | Jane Coward *et al*..... | Dommages par l'eau à partie du lot 10, concession 11, et aux lots démembrés 7 et 8, concession 12, township d'Otonabee, c. de Peterb., Ont | 320 00 |
| 17732 | 9 avril.. | Francis McElroy *et ux*.... | Dommages par l'eau à la moitié nord du lot 2 et à la moitié est du lot 3, concession 5, et au lot 3, con. 6, tp de Carden, c. de Victoria, Ont. | 180 00 |
| 17733 | 10 " | Selena Jane McQuade *et al*. | Dommages par l'eau à la moitié sud du lot 9, au quartier sud-est du lot 8, con. 5, et au quartier nord-ouest du lot 8, et à la moitié ouest du lot 9, dans la 4e con. du tp de Emily, c. de Victoria, Ont. | 400 00 |
| 17734 | 13 " | Wm. E. Burke *et ux* ..... | Dommages par l'eau au lot 2, concession 4, tp. de Carden, comté de Victoria, Ont. | 120 00 |
| 17753 | 27 " | Michael F. Lynch *et ux*.... | Dommages à la moitié est des lots 1 et 2, 2e concession, et au lot 1 dans la 3e concession du township de Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 1,050 00 |
| 17760 | 11 " | Jno. D. McGregor *et al*.... | Dommages par l'eau à la moitié ouest des lots 9 et 10, concession 7, township de Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 17761 | 20 mai.. | Phœbe Wedlock..... | Dommages par l'eau à partie du lot démembré 18, concession 3, township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 20 00 |
| 17762 | 27 avril. | Adam A. Humphries *et ux*. | Dommages par l'eau au bloc "A," 1ère concession, au bloc "A" et à la partie ouest du lot 1, concession 2, township de Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 911 00 |
| 17769 | 30 " | James D. Byers..... | Dom. à 50 acres au sud du lot 35 dans la 9e con. de Hamilton, c. de Northumberland, Ont. | 180 00 |
| 17770 | 30 " | D. Heaslip ..... ..... | Dommages à la moitié nord du lot 34, concession 9 du township de Hamilton, co. de Northumberland, Ont. | 675 00 |
| 17771 | 29 " | H. Allen ..... | Dom. à la moitié ouest du lot 3, 14e concession de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 120 00 |
| 17774 | 26 mai.. | Mary Ann Scriver *et al*.... | Dommages à une île dans la rivière Trent, au nord du lot 7, dans la 11e concession, township de Percy, comté de Northumberland, Ont. | 36 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 17775 | 24 avril. | John Kerr *et al*. .... .... | Dommages aux lots 18 et 19, concession 3, township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 1,000 00 |
| 17776 | 2 " | Roland M. Waddell..... | Dommages à la moitié nord du lot 3, et à la moitié est du lot 2, concession 3½, township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont.. | 700 00 |
| 17777 | 29 mai.. | Robt. E. Sherwin *et ux*.... | Dommages au quartier sud-est du lot 4, concession 2, township de Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 64 00 |
| 17782 | 31 " | Jas. et Francis McCulloch. | Dommages à parties des lots 2 et 3, con. 9, tp de Hamilton, comté de Northumberland, Ont. | 304 00 |
| 17797 | 8 " | Alexander Thompson *et al*. | Dommages à la moitié est des lots 1 et 2, dans la 15e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 60 00 |
| 17798 | 19 juin . | Wm. J. Laing *et al*.. ... | Dommages aux deux-tiers est de la moitié ouest du lot 5, concession 8, township de North Monaghan, comté de Peterborough, Ont. | 100 00 |
| 17799 | 19 " | Julia A. Kent ... ..... | Dommages aux lots 32 et 33, con. 9, tp de Hamilton, comté de Northumberland, Ont. | 240 00 |
| 17800 | 19 " | John C. Lynch ..... | Dommages à la moitié ouest du lot 3, con. 6, tp de Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 40 00 |
| 17803 | 19 mai.. | Garrett Galvin *et ux* ..... | Dommages par l'eau au lot 1, concession 16, tp. de Harvey, c. de Peterborough, Ont. | 400 00 |
| 17804 | 22 juin . | Wm. J. Isaac *et ux*..... | Dommages par l'eau au lot 1, con. 9, tp de Hamilton, c. de Northumberland, Ont. | 400 00 |
| 17805 | 23 " | Alex. E. Kennedy *et ux* ... | Dommages par l'eau au lot 23, dans la 15e con. du township de Smith, comté de Peterborough, Ont. | 75 00 |
| 17806 | 19 " | Thomas Williamson *et ux*.. | Dommages à la partie ouest du lot 11, con. 11, tp de Percy, c. de Northumberland, Ont. | 48 00 |
| 17807 | 19 " | Jno. Breckenbridge *et ux*.. | Dommages à la moitié ouest du lot 5, con. 3, tp. 1 de Asphodel, c. de Peterborough, Ont. | 60 00 |
| 17808 | 23 " | Charles Fox *et ux*..... | Dommages à la moitié ouest du lot 6, con. 1, tp. de Asphodel, c. de Peterborough, Ont. | 360 00 |
| 17809 | 23 " | Fowlds Co., Ltd..... | Dommages à partie d'un terrain qui s'étend au sud de la rue Front, à l'est de la rue William et à l'ouest de la rue New Hastings, c. de Northumberland, Ont. | 150 00 |
| 17851 | 8 mai... | William Graham *et al*..... | Dommages au bloc "A," tp de South Burleigh, c. de Peterborough, Ont. | 300 00 |
| 17852 | 17 juil . | Wm. J. Johnston *et ux*.... | Dommages au lot 1 et à partie de la moitié nord du lot 2, con. 1, tp de Alnwick, c. de Northumberland, Ont. | 340 00 |
| 17853 | 3 " | Andrew Smith..... ..... | Dommages à la moitié nord du lot 7, con. 3, et au lot 8, con. 4, tp de Alnwick, c. de Northumberland, Ont. | 600 00 |
| 17854 | 30 juin.. | Peter Nicholls *et al*..... | Dommages au lot 27, con. 15, tp de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 90 00 |
| 17855 | 26 " | James A. Fife *et ux*..... | Dommages aux lots 4 et 5, con. 5, tp de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 50 00 |
| 17856 | 24 " | David Armstrong *et ux* ... | Dommages par l'eau à la partie nord du lot 35, con. 9, tp de Hamilton, comté de Northumberland, Ont. | 400 00 |
| 17857 | 3 juillet. | Robert Hill *et al* ..... | Dommages à partie du lot 9, con. 9, tp de Harvey, c. de Peterborough, Ont. | 80 00 |
| 17858 | 26 juin.. | Nixon D. Timlon *et al*..... | Dommages au lot 8, con. 3, tp de Alnwick, c. de Northumberland, Ont. | 492 00 |
| 17859 | 23 " | Albert A. Hollingshead *et al* | Dommages par l'eau à partie du lot 3, township de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 65 00 |
| 17860 | 6 juillet. | John James Howden *et ux*. | Dommages aux lots 10 et 11, con. 11, tp d'Otonabee, c. de Peterborough, Ont. | 440 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 17861 | 30 juin.. | John Dowler *et al*..... | Dommages à la moitié sud du lot 7, con. 3, tp d'Ainwick, c. de Northumberland, Ont. | 216 00 |
| 17862 | 7 mai... | Margaret Burrison..... | Dammage à la moitié sud du lot 9, concession 3, township d'Alnwick, c. de Northumberland, Ont. | 400 00 |
| 17863 | 30 juin.. | David Conroy *et ux*..... | Dommages par l'eau à la moitié nord du lot 10, et aux 55 acres ouest de la moitié sud du lot 10, con. 16, et au lot 9, con. 17, tp de Harvey, c. de Peterborough, Ont. | 100 00 |
| 17864 | 29 mai.. | Richard Corkery *et al*..... | Dommages à partie du lot 19, concession 4, du township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 150 00 |
| *17865 | 9 mars.. | Wm. Whitfield..... | Dommages à parties des lots 7 et 8, concession 9, township de North Monaghan, comté de Peterborough, Ont. | 800 00 |
| 17866 | 12 juin.. | Louis Whitfield..... | Dommages à partie du lot 8, concession 8, et à partie du lot 10, con. 10, tp de North Monaghan, c. dé Peterborough, Ont. | 480 00 |
| 17867 | 19 " | Wm. McClelland *et al*..... | Dommages par l'eau à partie du lot 15, concession 3, township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 80 00 |
| 17879 | 27 juil.. | S. A. Northey *et al*..... | Dommages au lot 26, con. 14, tp de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 60 00 |
| 17880 | 20 mai.. | John P. Ayotte *et al*..... | Dommages aux lots 20 et 21, con. 12, tp de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 250 00 |
| 17881 | 17 avril. | J. Laura Phalen..... | Dommages au lot 16, dans la 8e con. du tp de Ennismore, c. de Peterborough, Ont. | 30 00 |
| 17882 | 26 juin.. | John Weatherup *et al*..... | Dommages à la moitié ouest des 100 acres sud du lot 4, partie de la moitié nord-ouest du lot 4, concession 2, du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 120 00 |
| 17883 | 24 juil.. | F. B. Herald *et al*..... | Dommages au lot 16, dans le lot démembré du tp de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 200 00 |
| 17884 | 24 juill. | Alfred E. Saunders *et al*... | Dommages à partie du lot 11 dans la 11e concession du township de North Monaghan, comté de Peterborough, Ont. | 75 00 |
| 17885 | 10 juin. | John Carleton Read *et al*.. | Dommages aux lots 10 et 11 dans la 12e concession du township d'Otonabee, c. de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 17886 | 17 avril. | John Riddell *et al*..... | Dommages à la moitié ouest du lot 13 de la 4e concession dans le township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 500 00 |
| 17887 | 26 juin. | Albert T. Reid *et al*..... | Dommages au lot 3 dans la 3e concession du township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont..... | 120 00 |
| 17888 | 24 juill. | Alex. M. Laing..... | Dommages au quartier nord-est du lot 2 de la 8e concession du township de North Monaghan, comté de Peterborough, Ont. | 40 00 |
| 17889 | 15 mai. | Thomas Henry Fulton *et ux* | Dommages à la moitié est du lot n° 3, 17e concession, et à la partie nord-ouest du lot n° 2 dans la 16e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 50 00 |
| 17890 | 17 juin. | John C. Taylor *et al*..... | Dommages à la moitié est des lots 7 et 8 dans la 10e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 620 00 |
| 17891 | 10 août. | William Lowes *et ux*..... | Dommages à la moitié nord du lot 17 dans la 17e concession et à la partie sud-est du lot 17 dans la 8e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 230 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. |
| 17892 | 30 juin | Alexander Nichols *et al*.... | Dommages aux îles "C", "D" et "E" dans le lac Buckhorn dans le township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 120 00 |
| 17893 | 5 août. | Robert H. Johnson ..... | Dommages au quart sud-ouest du lot n° 8 dans la 5e concession et au quart sud-est du lot n° 8, à la rivière West Pigeon, dans le township d'Emily comté de Victoria, Ont. | 120 00 |
| 17894 | 5 " . | Thomas H. Fee *et al* ..... | Dommages au quart nord-ouest du lot n° 12 dans la 6e concession et au quart nord-est du lot n° 12 dans la 6e concession et au quart sud-est du lot 13 dans la 7e conc. du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 140 00 |
| 17895 | 25 juin. | William O. Harvie *et al*.... | Dommages au lot n° 7 dans la 4e concession et au lot n° 7 dans la 3e concession dans le township de Alnwick, comté de Northumberland, Ontario. | 240 00 |
| 17901 | 7 août. | Peter Brady..... | Dommages à la moitié est du lot n° 10 dans la 11e concession du township de Percy, comté de Northumberland, Ont. | 64 00 |
| 17902 | 12 " . | John J. Lamb..... ... | Dommages au lot de parc n° 3 dans le village d'Omenee, comté de Victoria, Ont. | 20 00 |
| 17903 | 6 " . | George A. Balfour..... | Dommages au lot de parc n° 2 dans le village d'Omenee, comté de Victoria, Ont. | 20 00 |
| 17904 | 4 mai. | John S. Matchett *et al* .... | Dommages à la moitié est du lot n° 7 et à partie du lot 8 dans la 8e concession du township de North Monaghan, c. de Peterborongh, Ont. | 2,000 00 |
| *17905 | 1er fév. | Thomasina F. Orde *et al*... | Dommages au lot n° 9 dans la 11e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 500 00 |
| 17906 | 5 août. | Robert H. McQuade *et al*.. | Dommages au quartier nord-ouest du lot n° 9 dans la 5e concession et à la moitié sud-est du lot n° 9 et au quartier nord-est du lot 9 dans le nord-ouest de la rivière aux Pigeons, township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 220 00 |
| 17907 | 3 " . | O. Stewart *et al*..... | Dommages aux lots 12, 13, 14, 15 et 16 dans la 18e concession et au lot n° 15 dans la 17e concession dans le township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 1,200 |
| 17908 | 19 " . | John Morrissey *et ux*..... | Dommages au lot n° 16 dans la 7e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 30 00 |
| 17909 | 11 " . | John McCarrell *et ux*..... | Dommages au quartier sud-est du lot n° 21 dans la 4e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 130 00 |
| 17910 | 6 " . | John Carroll *et al*..... | Dommages à partie du lot n° 16 dans la 7e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 100 00 |
| 17911 | 7 " . | Samuel F. Fee *et al* ..... | Dommages à la moitié nord du lot n° 12 dans la 5e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 90 00 |
| 17912 | 3 mai. | Benjamin N. Harris *et al*.. | Dommages au lot n° 20 dans la 17e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ontario. | 60 00 |
| 17913 | 30 juin. | James C. Dickey *et al*..... | Dommages au lot démembré et à la partie nord du lot n° 8 dans la 11e concession du township de Percy, comté de Northumberland, Ont. | 136 00 |
| 17914 | 17 juill. | Matthew Brackenridge *et al* | Dommages à la moitié ouest des lots n°s 2 et 3 dans la 3e concession du township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 380 00 |
| 17930 | 11 août. | Mosom Boyd Company.... | Dommages aux lots 12 et 13 dans la 19e concession du township de Verulam, comté de Victoria, Ont. | 280 00 |
| 17939 | 21 " . | David F. Weir *et al*..... | Dommages à la moitié sud du lot n° 18 et à la moitié nord du lot n° 19 dans la 8e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 100 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° de l'acte. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 17949 | 21 " . | Wm A. Nurse *et al*..... | Dommages à la moitié ouest du lot n° 17 dans la 2e concession du township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 150 00 |
| 17950 | 19 " . | James Kerr *et al*..... | Dommages au lot n° 1 dans la 10e concession du township de Verulam, c. de Victoria, Ont. | 80 00 |
| 17951 | 31 " . | Francis McGuire *et ux*.... | Dommages à la moitié est du lot n° 11 dans la 11e concession du township de Percy, comté de Northumberland, Ont. | 24 00 |
| 17952 | 30 " . | Martha Chambers..... | Dommages à la moitié est du lot n° 20 et à la moitié sud-ouest du lot n° 21 dans la 4e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 300 00 |
| 17974 | 23 juin. | Joseph Harrington *et al* ... | Dommages à partie de l'île "A" et à tout l'île "B" dans le township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 500 00 |
| 17975 | 2 sept. | Andrew et Jos. McCarroll *et al.* | Dommages au quartier sud-est du lot n° 19 concession 4, township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 40 00 |
| 17984 | 16 août. | Mary Atweli *et al*..... | Dommages à la moitié sud du lot n° 11, concession 7, township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 48 00 |
| 17985 | 16 " . | Thos. Atwell *et ux*.... ... | Dommages au quartier sud-ouest du lot n° 12, conc. 7, township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 32 00 |
| 17995 | 18 sept. | Thomas Woods *et ux*..... | Dommages à la partie nord du lot n° 11 et à la moitié sud du lot n° 12 dans la 6e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 180 00 |
| 17996 | 9 août. | Thomas J. Wallace *et al*... | Domages au quart sud-ouest de la moitié est du lot n° 10 dans la 7e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 70 00 |
| 17997 | 13 juill. | Alfred Dawson *et ux*..... | Dommages au lot n° 31 et à partie du lot n° 35 dans la 9e concession du township de Hamilton, comté de Northumberland, Ont. | 120 00 |
| 18007 | 16 " . | William D. Moncrief *et al*. | Dommages à partie des lots 28 et 29 dans la 10e concession du township de Hamilton comté de Northumberland, Ont | 60 00 |
| 18014 | 30 " . | William G. Brown *et al* ... | Dommages à partie des lots 7 et 8 dans la 8e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 340 00 |
| 18015 | 31 " . | John E. Curtis *et al*..... | Dommages au lot n° 5, 3e concession du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 376 00 |
| 18048 | 23 oct. | Wm Wellock *et al*..... | Dommages à partie du lot 15 et à partie du lot 13 dans la 6e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 140 00 |
| 18066 | 18 août. | Jno. J. Blackwell *et al*..... | Dommages au quart sud du lot 13 dans la 7e concession du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 40 00 |
| 18081 | 19 nov. | Jno. Brackenbridge *et ux*.. | Dommages au lot n° 2 et à la moitié ouest du lot n° 3 dans la 5e concession du township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 110 00 |
| 18188 | 22 juill. | Chas. McCaffrey *et ux*..... | Dommages aux lots de parc 1 et 'N' dans le village de Omemee, township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 20 00 |
| 18189 | 22 " . | James Middleton. ..... | Dommages au lot n° 21 dans la 15e concession du township de Smith, c. de Peterborough, Ont. | 25 00 |
| 18229 | 23 avril. | Austin Sherwin..... | Dommages à 40 acres de terrain, à la moitié est et à la partie est de la moitié ouest du lot n° 3 dans la 2e concession du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 40 00 |
| 18230 | 15 nov. | Chas. McIlmoyle *et ux* .... | Dommages à partie de la moitié nord du lot n° 19 dans la 16e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 30 00 |

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° de l'acte. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| *18233 | 16 fév.. | Jas. R. Boate *et al*..... | Dom. à la moitié nord du lot n° 21 dans la 4e conces. et aux lot n° 22 dans la 5e conces. du township d'Emily, comté de Victoria, Ont. | 300 00 |
| 18234 | 22 mai.. | Thos. G. Gibbs *et ux*..... | Dom. à la moitié sud du lot n° 18 et au quart nord-est du lot n° 17 de la 16e conces. du township d'Otonabee, de Peterborough, Ont. | 400 00 |
| 18235 | 18 août.. | Sndy Matchett *et ux*..... | Dom. à la partie du lot n° 19, 16e conces. du township d'Otonabee, comté de Peterb., Ont. | 255 00 |
| 18236 | 23 juill.. | John McCauley *et al*..... | Dom. à la partie ouest du lot n° 3 dans la 5e conces. du township de South Burleigh, Ont. | 128 00 |
| 18237 | 28 déc.. | Patrick Bolin *et al*..... | Dom. aux lots 8, 9 et 10 dans la 7e concession du township d'Otonabee, de Peterborough, Ont. | 88 00 |
| 18238 | 16 juill. | John Riddell *et al*..... | Dom. à la moitié est du lot n° 13, 4e conces. et à la moitié est du lot n° 13, 5e conces. du township de South Monaghan, comté de Northum., Ont. | 200 00 |
| 18291 | 4 déc.. | Matthew McIlmoyle *et ux*. | Dom. par l'eau à la moitié sud du lot n° 19, 16e conces. du tp de Harvey, comté de Peterb., Ont., et aussi partie de la moitié ouest de la moitié nord du dit lot n° 19. | 12 00 |
| | 1910. | | | |
| 18450 | 19 mars. | Bruce Savigny *et ux*..... | Dom. à la moitié est du lot n° 15, 17e conces. du township d'Otonabee, comté de Peterb., Ont. | 156 00 |
| | 1909. | | | |
| 18451 | 26 juin.. | Fred. W. Stockdale *et al*.. | Dom. à l'île "A" dans le township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 133 00 |
| 18452 | 11 " .. | George Brown *et ux*..... | Dom. au lot n° 20 de la 7e concession du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 30 00 |
| 18453 | 31 déc.. | Thos. J. Cullen *et ux*..... | Dom. au lot n° 22 et à la moitié nord du lot n° 23 dans la 16e concession du township de Smith, comté de Peterborough, Ont. | 100 00 |
| 18454 | 23 sept.. | Wm. F. Trude *et al*..... | Dom. aux lots nos 24 et 25 dans la 15 conces. du tp de Smith, comté de Peterborough, Ont. | 240 00 |
| 18455 | 3 mai.. | Thos. McCracken..... | Dom. au lot n° 22 dans la 7e conces. du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont. | 40 00 |
| 18456 | 13 nov.. | Samuel Tate *et al*..... | Dom. aux lots nos 16 et 17 dans la 14e conces. et la moitié est du lot n° 18 dans la 15e conces. du township de Harvey, comté de Peterb., Ont. | 64 00 |
| 18457 | 26 juin.. | Patrick Crowley *et al*..... | Dom. au lot n° 3 dans la 5e conces. du township de Asphodel, comté de Peterborough, Ont. | 320 00 |
| 18458 | 7 août.. | Patrick English..... | Dom. à la moitié ouest du lot n° 9 dans la 11e conc. du tp de Percy, comté de Northumb., Ont. | 56 00 |
| 18460 | 23 avril. | Wm. Windsor *et al*..... | Dom. au quart ouest du lot n° 4 dans la 3e conces. du tp de Burleigh, comté de Peterb., Ont. | 100 00 |
| 18461 | 9 oct... | Thos. Davidson *et ux*..... | Dom. au lot n° 6 dans la 2e conces. du township de Asphodal, comté de Peterborough, Ont. | 45 00 |
| 18462 | 29 nov.. | Richard Byrnell *et al*..... | Dom. à la partie du lot n° 23 dans la 8e conces. et partie du lot n° 23 dans la 9e conces. du tp de Fenelon, comté de Victoria, Ont. | 40 00 |
| | 1910. | | | |
| 18463 | 10 jan.. | Elizabeth A. Fowler *et al*.. | Dom. aux lots nos 15 et 16 dans la 9e concession du township de Smith, comté de Peterb., Ont. | 16 00 |
| 18464 | — juill.. | David J. Ball *et al*... .... | Dom. à la moitié ouest de la moitié est du lot n° 7 dans la 10 concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 12 00 |
| 18467 | 8 mai.. | William S. Rutherford *et al* | Dom. par l'eau aux trois-quarts nord du lot n° 6 dans la 3e concession du township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 220 09 |

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de l'achat. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 18470 | 17 juill.. | Archibald Johnston..... | Dom. par l'eau aux lots n^os 1 et 2 et au lot "A" dans la 14e conces. du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 18472 | 29 mai.. | Hugh Allen *et ux*..... | Dom. à la moitié est du lot n° 3 dans la 14e conces. du tp de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 96 00 |
| 18473 | 27 juill.. | Michael D. Wallace *et ux*.. | Dom. par l'eau à la moitié nord du quartier sud-ouest du lot n° 8; la moitié nord de la moitié sud-ouest du lot n° 9; la moitié nord du quartier sud-est du lot n° 9, et la moitié sud du quart nord-ouest du lot n° 8 dans la 7e conces. du tp d'Otonabee, comté de Peterb., Ont. | 144 00 |
| 18471 | 1er déc.. | Alexander Reid *et al*..... | Dom. par l'eau à la parti du lot n° 3 dans la 4e concession du township de South Burleigh, dans le comté de Peterborough, Ont. | 120 00 |
| | 1910. | | | |
| 18474 | 26 fév.. | James Gilchrist Burnham *et al.* | Dom. par l'eau au quartier nord-est du lot n° 11, et à parties des lots 12, 13 et 14, 6e conces. du tp d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 424 00 |
| | 1909. | | | |
| *18475 | 5 fév.. | Darius G. Hall *et al*..... | Dom. par l'eau au lot n° 2 dans la 11e conces. du tp de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 130 00 |
| 18476 | 15 mai.. | Izabel Eastwood *et al*..... | Dom. à l'île n° 78 dans le lac Stoney, dans le tp de Burleigh, comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| *18477 | 10 fév.. | George W. Bennett *et al*... | Dom. par l'eau à l'île 56 du township de Peterborough, Ont. | 150 00 |
| 18478 | 1er avril | John Faux *et al* ... ..... | Dom. par l'eau aux lots démembrés 12 et 13 dans la 2e conces. du township de Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 500 00 |
| *18479 | 26 janv.. | William James Northey *et ux.* | Dom. par l'eau au lot n° 27 dans la 14e conces. du tp de Smith, dans le comté de Peterb., Ont. | 42 00 |
| 18480 | 21 juin.. | Archibald Wilson *et al* .... | Dom. par l'eau au lot n° 2 dans la 16e conces. du tp de Harvey, comte de Peterborough, Ont. | 245 00 |
| | 1910. | | | |
| 18481 | 8 fév.. | Daniel Ward *et al*..... | Dom. par l'eau à la moitié ouest du lot n° 22 dans la 10e conces. du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 300 00 |
| | 1909. | | | |
| 18482 | 24 juin.. | George Walford Hatton... | Dom. à la parti du lot n° 3 dans la 7e conces. et à la moitié est du lot n° 2 dans la 6e conces. du township de South Burleigh, comté de Peterborough, Ont. | 192 00 |
| | 1910. | | | |
| 18483 | 29 janv. | Martha Perrin *et al*..... | Dom. par l'eau à parties des lots 17 et 18 dans la 2e conces. du township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 240 00 |
| | 1909. | | | |
| 18484 | 19 juin.. | Robert James Gray *et al*... | Dom. par l'eau à la partie de la moitié ouest du lot n° 8 et à la partie de la moitié ouest du lot n° 7 dans la 10e conces. du township de Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 500 00 |
| 18485 | 22 mai.. | James Carlington Foley *et al.* | Dom. par l'eau à la moitié ouest du lot 11 et à la moitié ouest du lot n° 12 dans la 4e conces. du tp d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 320 60 |

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

| N° du bail. | Date de la signature. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 18486 | 16 déc.. | John Moncrief *et ux*..... | Dom. par l'eau au quartier sud-ouest du lot n° 13 dans la 1ère concession du township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 40 00 |
| | 1910. | | | |
| 18487 | 1er fév. | John Brandon Beatty *et al.* | Dommages par l'eau à la moitié sud du lot n° 25 dans la 16e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 75 00 |
| | 1909. | | | |
| 18488 | 14 août. | William McIlmoyle *et ux*.. | Dommages par l'eau à partie du lot n° 21, dans la 16e concession du township de Smith, comté de Peterborough, Ont. | 25 00 |
| | 1910. | | | |
| 18489 | 26 fév.. | William Beatty *et al* ..... | Dommages par l'eau au quartier sud du lot n° 20, concession 16 du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 24 00 |
| | 1909. | | | |
| 18490 | 23 oct.. | William Wedlock *et al*.... | Dom. par l'eau à partie du lot n° 13, à partie du quartier sud-ouest du lot n° 14, à partie de la moitié ouest du lot n° 14, et à parties du lot n° 15 dans la 6e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 600 00 |
| *18491 | 2 mars. | Bruce Johnston *et al*..... | Dommages par l'eau à partie du lot n° 10, dans la 10e concession du township de North Monaghan, comté de Peterborough, Ont. | 720 00 |
| | 1910. | | | |
| 18492 | 26 fév.. | Morgan Adam *et al*..... | Dommages par l'eau à la moitié est du lot n° 28 dans la 14e concession du township de Smith, comté de Peterborough, Ont. | 24 00 |
| 18493 | 11 " .. | George Whittington *et al*.. | Dommages par l'eau au lot n° 17 et à partie du lot n° 16, dans le township de South Monaghan, comté de Northumberland, Ont. | 240 00 |
| | 1909. | | | |
| 18494 | 30 déc.. | David Bardow *et al*..... | Dommages par l'eau à la moitié ouest du lot n° 24 dans la 16e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 50 00 |
| | 1910. | | | |
| 18495 | 15 janv. | Frank Howard Savigny *et al.* | Dommages par l'eau à partie de la moitié est du lot n° 15 dans la 17e concession d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 65 00 |
| 18496 | 15 " . | Thomas Thomson *et ux*.... | Dommages par l'eau au lot n° 4 et partie du lot n° 1, bloc 'A', township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 60 00 |
| | 1909. | | | |
| 18497 | 22 mai.. | Henry G. Nisbett..... | Dommages par l'eau à la moitié ouest du lot n° 4, dans la 16e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 140 00 |
| 18498 | 19 juin. | David Hutchison *et ux*.... | Dommages par l'eau au lot n° 14 dans la 17e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 650 00 |

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1910—*Fin.*

CANAL DE LA TRENT—*Fin.*

| N° du bail. | Date de l'achat. | Cédant. | Description. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | | | $ c. |
| 18499 | 19 " . | Walter Thomson *et ux*..... | Dommages par l'eau au lot n° 7 dans la 9e concession du township de Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 1,100 00 |
| | 1910. | | | |
| 18500 | 1er fév. | Rupert H. Bradburn *et al*. | Dommages par l'eau à la moitié ouest du lot n° 12 dans la 17e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 240 00 |
| 18501 | 21 déc.. | Lewis Parker *et al*..... | Dom. par l'eau à partie du lot n° 19 dans la 15e conc. à l'est du ruisseau à l'Anguille, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 60 00 |
| 18502 | 24 nov.. | Benjamin Kindred *et al*.... | Dom. par l'eau au quartier nord-ouest du lot n° 8 dans la 8e concession du township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont. | 160 00 |
| 18503 | 17 déc.. | Mathilda Wright *et al*..... | Dom. par l'eau à la moitié sud du lot n° 4 dans la 7e concession du township de South Monaghan, dans le comté de Peterborough, Ont. | 200 00 |
| 18504 | 23 juin.. | Ellen Cadigan *et al*.. .. .. | Dom. par l'eau à partie du lot n° 4 et au quartier nord-est du lot n° 5, dans la 10e concession du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont. | 225 00 |
| *18505 | 8 mars. | Daniel Cadigan *et al*..... | Dom. par l'eau à parties des lots 4 et 5 dans la 10e concession du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont. | 250 00 |
| 18506 | 12 juin.. | Eleanor A. Allen..... | Dom. par l'eau au lot n° 4 dans la 14e concession du tp de Harvey, comté de Peterborough, Ont.. | 150 00 |
| 18507 | 1er mars | Nathaniel Crowe *et al*..... | Dom. par l'eau à partie de la moitié ouest du lot n° 18, dans la 15e concession du township de Harvey, comté de Peterborough, Ont. | 35 00 |
| | 1909. | | | |
| 18513 | 4 mai.. | John B. McWilliams *et ux* . | Dom. aux lots nos 2 et 3, dans la 11e concession du township de South Burleigh et à l'île n° 47, dans le township de Dummer, comté de Peterborough, Ont. | 400 00 |

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

H. F. ALWARD,
*Avocat du ministère.*

## TROISIÈME PARTIE

# RAPPORTS DES FONCTIONNAIRES ET AUTRES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, 1909-10

1. Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat.
   W. B. Mackenzie, ingénieur en chef, chemin de fer Intercolonial.
   T. C. Burbee, ingénieur d'entretien, Intercolonial.
   G. R. Joughins, surintendant de la force motrice, Intercolonial.
   S. L. Shannon, contrôleur, Intercolonial.

2. T. C. Burbee, ingénieur d'entretien, embranchement de Windsor.
   S. L. Shannon, contrôleur, embranchement de Windsor.

3. W. B. Mackenzie, ingénieur en chef, ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.
   G. A. Sharpe, surintendant, ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.
   W. S. Poole, surintendant de la mécanique, ch. de fer de l'Ile-du-P.-E.
   W. T. Huggan, comptable et auditeur, ch. de fer de l'Ile-du-P.-E.

4. Le président et le secrétaire du fonds de prévoyance des chemins de fer de l'Etat.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

MONCTON, N.-B., 6 juillet 1910.

MONSIEUR,—Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat a l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les opérations des chemins de fer de l'Etat durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

Le conseil fut constitué par un décret de l'exécutif du 20 avril 1909 et les personnes suivantes furent nommées membres, savoir:—

M. M. J. Butler, sous-ministre et ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, président du conseil.

M. David Pottinger, O.S.J.

M. Tiffin, gérant général du trafic.

M. F. D. Brady, surintendant général.

Plus tard, le 5 février 1910, M. Buttler ayant démissionné, M. W. A. Campbell,I.C. sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, fut nommé président du conseil de direction, et M. D. Pottinger, vice-président, par arrêté de l'exécutif en date du 3 février 1910.

Donc, du 5 février au 31 mars, le conseil de direction se composait comme suit:—

M. A. W. Campbell, ingénieur civil, président, Ottawa.

M. E. Tiffin, gérant général du trafic, Moncton.

M. F. P. Brady, surintendant général, Moncton.

La première réunion du conseil eut lieu à Montréal le 26 mai 1909.

Il y eut 23 assemblées à partir de cette date au 31 mars 1910, dix à Montréal, onze à Moncton, et deux ailleurs le long de la ligne du chemin de fer.

Les chemins de fer qui sont sous la direction de ce conseil sont:—

Le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor, et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Il est tenu des états distincts pour chacun de ces chemins de fer, et ils seront traités séparément dans le présent rapport.

## LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Les rapports suivants des fonctionnaires y sont inclus:

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputables sur le compte du capital.

Le rapport de l'ingénieur de l'entretien sur les réparations et les réfections de la voie permanente, des bâtiments et constructions.

Le rapport du surintendant de la production de force motrice et du comptable du service mécanique avec des états au sujet de ce service.

Aussi les relevés généraux préparés par le contrôleur, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des structures.
4. Entretien de l'équipement.
5. Mouvement des convois.
6. Frais généraux.
7. Crédits spéciaux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

Relevé des accidents.

La longueur de la voie en exploitation pendant l'année était la même que l'année précédente, 1,447·13 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer et de son équipement au 31 mars 1909, était de $90,994,664.06. Au cours de l'exercice il a été ajouté:—

| | |
|---|---|
| Campbellton—améliorations | $ 1,988 49 |
| Chatham—déviation de la ligne et embranchement au quai | 5,228 44 |
| Chaudière-Junction—remise à locomotives, etc. | 6,834 61 |
| Dalhousie—prolongement du quai | 27,500 00 |
| Eastville—établir un passage souterrain à environ un mille au sud de la station de Londonderry | 68 75 |
| Halifax—agrandissement des installations | 179,953 93 |
| Indiantown et Blackville—mettre la ligne en état d'exploitation | 49,994 90 |
| Loggieville—améliorations | 25,474 27 |
| Moncton—munir d'équipement les locomotives et ateliers à wagons, et nouvelle cour à marchandises | 399,400 49 |
| Moncton—tronçon de voie à | 1,975 15 |
| Mulgrave—améliorations | 18,403 15 |
| Newcastle—améliorations | 2,472 16 |
| North-Sydney—améliorations | 5,771 37 |
| Pictou—agrandissement des installations | 800 64 |
| Pointe Tupper—améliorations | 3,998 88 |
| Probert—établir un passage supérieur à environ deux milles au nord de la station de Londonderry | 43 14 |
| Rivière-du-Loup—remise à locomotives, ateliers, etc. | 156,945 33 |
| Sackville—améliorations | 7,875 81 |
| Sydney-Mines à River-George—détournement de la ligne | 20,256 36 |
| Saint-Cyrille et Drummondville—détournement de grande route pour faire disparaître un passage à niveau | 1,300 00 |
| Sainte-Flavie—agrandissement des installations | 3,754 26 |
| Sainte-Rosalie—améliorations | 3,540 32 |
| Truro—agrandissement des installations | 17,019 51 |
| Nouvel outillage pour ateliers à locomotives et à wagons | 95,799 43 |
| Construction primitive | 6,644 09 |
| Doublement de certaines parties de la voie | 68,977 65 |
| Agrandissement d'installations | 100,565 28 |
| Nouvelles plaques tournantes | 2,696 13 |
| Renforcer les ponts | 10,272 26 |
| Matériel roulant | 10,430 54 |
| Pour améliorer le service d'eau | 42,482 26 |
| | $1,278,467 60 |

A déduire:

| | | |
|---|---|---|
| Prolongement jusqu'aux mines de Sydney, 1908-09 | $ 4 90 | |
| Agrandissement d'installations à Stellarton, 1908-09 | 53 25 | |
| | | 58 15 |
| | | 1,278,409 45 |
| Ce qui porte le coût total au 31 mars 1910 | | $92,273,073 51 |

L'explication des déductions ci-haut sont les suivantes:—

Les $4.90 sont un remboursement d'un montant payé en trop pour services judiciaires.

La somme de $53.25 se compose de deux montants, un chèque de $50 fut émis pour l'achat d'un terrain, le bénéficiaire ayant refusé le montant offert, le chèque fut annulé, les $3.25 sont pour montant d'express remboursé.

Les explications relatives aux dépenses sur le compte du capital se trouvent au rapport de l'ingénieur en chef et au rapport de l'ingénieur.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Recettes brutes | $9,268,234 99 |
| Frais d'exploitation | 8,645,070 33 |
| Surplus | $ 623,164 66 |

Les recettes brutes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $9,268,234 99 |
| Pour 1908-09 | 8,527,069 46 |
| Augmentation | $ 741,165 53 |

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $2,765,884 66 |
| Pour 1908-09 | 2,628,218 57 |
| Augmentation | $ 137,666 09 |

Les recettes du service des marchandises se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $6,048,884 18 |
| Pour 1908-09 | 5,502,550 58 |
| Augmentation | $ 546,333 60 |

Les recettes du service des malles et des messageries se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $ 453,466 15 |
| Pour 1908-09 | 396,300 31 |
| Augmentation | $ 57,165 84 |

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $ 6,404 56 |
| Pour 1908-09 | 5,892 40 |
| Augmentation | $ 512 16 |

Les recettes par train se comparent ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $ 1 39 |
| Pour 1908-09 | 1 24 |

Le nombre des voyageurs transportés se compare ainsi:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | 3,122,324 |
| Pour 1908-09 | 2,907,237 |
| Augmentation | 215,087 |

Il y a eu une augmentation de 217,330 dans le nombre des voyageurs locaux et une diminution de 2,243, dans celui des voyageurs d'entier parcours.

Le poids des marchandises produisant un revenu est comme suit:—

| | Tonnes. |
|---|---|
| 1909-10 | 3,927,240 |
| 1908-09 | 3,573,972 |
| Augmentation | 353,268 |

Il y eut une augmentation de 216,188 tonnes dans le trafic local, et de 137,080 tonnes dans celui d'entier parcours.

Un certain nombre d'états donnant des renseignements détaillés relatifs au trafic se trouvent annexés à ce rapport. Ils sont comme suit:—

Etat des reçus indiquant les reçus mensuels du trafic des voyageurs, des marchandises, des postes et divers.

Etat mensuel relatif aux voyageurs indiquant le nombre de voyageurs de parcours local ou d'entier parcours et la distance parcourue.

Etat mensuel indiquant le nombre de tonnes de marchandises tant de trafic local que d'entier parcours, et la distance parcourue.

Etat comparatif des principaux articles transportés au cours de cette année et de l'année précédente.

Etat descriptif des effets transportés, indiquant quelques-uns des principaux articles.

Etat de la quantité de charbon transporté, indiquant les stations d'où il fut expédié.

Etat indiquant la quantité de sucre brut et raffiné, de poisson frais et salé, de grain pour exportation, et d'effets à destination européenne transportés sur le chemin de fer.

Etats des passagers de mer à Halifax, à Saint-Jean et à Québec, indiquant le nombre de voyageurs reçus par le chemin de fer de chacun des paquebots nommés.

Etats du trafic des marchandises de mer à Halifax et à Saint-Jean, indiquant la quantité d'effets importés et exportés par les lignes océaniques nommées et transportés sur le chemin de fer.

### FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'année précédente:—

| | |
|---|---|
| En 1909-10 | $8,645,070 33 |
| En 1908-09 | 9,328,021 55 |
| Diminution | $ 682,951 22 |

Les moyennes auprès de celles de l'an dernier sont comme suit:—

Par mille-locomotive—

| | |
|---|---|
| En 1909-10 | 1·0042 |
| En 1908-09 | 1·0129 |

Par mille-train—

| | |
|---|---|
| En 1909-10 | 1·29 |
| En 1908-09 | 1·35 |

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—

| | |
|---|---|
| En 1909-10 | $5,973 94 |
| En 1908-09 | 6,445 89 |

L'ingénieur d'entretien fait rapport, que la voie, les ponts et structures du chemin de fer ont été tenus en bon état de réparation.

Durant l'année, 600,163 traverses ordinaires, et 288 jeux de traverses d'aiguillage furent placés.

56·38 milles de voie ont été reballastés, 67,659 verges cubes de ballast furent utilisées.

3·85 milles de voies de garage furent posées à divers endroits.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations ordinaires.

Les clôtures ont été réparées et on en a construit 47·42 milles.

Les paraneiges et clôtures à neige ont été réparés.

Le surintendant de la force motrice, dans son rapport qui accompagne celui-ci, déclare que l'état général du roulant est bon.

On a refait dans les ateliers de construction un wagon fermé, seize wagons-plateformes et un wagon à rebords, pour remplacer un nombre égal retirés du service.

Trente wagons-bascules à charbon en acier ont été achetés pour remplacer des wagons à charbon d'une capacité égale retirés du service.

On a acheté six wagons fermés pour en remplacer un nombre égal hors de service.

Toutes les dépenses ci-haut furent chargées aux frais d'exploitation.

MATÉRIEL.

| | |
|---|---|
| Valeur du matériel acheté | $2,800,212 24 |
| Valeur du matériel utilisé | 3,363,105 44 |
| Valeur du matériel vendu | 225,144 67 |

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:—

| | |
|---|---|
| Divers | $ 511,892 90 |
| Combustible | 416,911 37 |
| Matériel pour voie et ponts | 314,377 42 |
| Total | $1,243,181 69 |

Durant la session du Parlement de 1908-09, le comité spécial permanent pour les Comptes publics s'est renseigné sur la balance générale du chemin de fer et après étude a recommandé que les articles au montant de $153,731.04, que l'on a trouvés non perceptibles, soient rayés de la balance générale. Cette recommandation fut approuvée par le Parlement et les dits articles furent en conséquence transférés au compte du gouvernement.

GÉNÉRALITÉS.

L'hiver de 1909-10 fut assez doux et la température se prêta plus favorablement aux opérations du chemin de fer que l'année précédente. Il y eut quelques grosses tempêtes de neige, mais peu de retard dans le fonctionnement des trains. Le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace fut de $91,124.29. Les changements subits et extrêmes de la température pendant l'hiver furent la cause de grandes difficultés dans le fonctionnement du roulant et l'entretien de la voie.

Le 3 août 1909, un incendie détruisit le hangar à charbon de Richmond avec 50 tonnes de houille. Le pont en tréteaux allant au hangar fut partiellement détruit. Furent aussi détruits dans le même incendie treize wagons fermés légers, un wagon à bestiaux, un wagon-gondole, sept grands wagonnets à charbon à bascule et deux plus petits. Le reste du charbon dans le hangar fut épargné, mais il y en eut d'endommagé.

Le 17 novembre 1909, un incendie endommagea considérablement l'édifice du service des wagons à Moncton, au rez-de-chaussée composé des chambres des préposés aux trains et des bureaux des compagnies d'express, ainsi qu'à l'étage supérieur affecté aux bureaux de la division du service des wagons, et une partie entière de l'édifice fut détruite ainsi que tous les registres du service des wagons. En attendant que l'édifice fût reconstruit l'on a pourvu au logement de ceux qui l'occupaient.

Entre le 15 et le 23 avril 1909, l'on a éprouvé beaucoup de difficultés sur la ligne entre Gibson et Blackville à raison de la crue des eaux. De fortes pluies et la crue à la suite des dégels produisirent des affouillements et des éboulements; il y eut un engorgement de glace dans la rivière Miramichi et l'eau monta et submergea la voie à une profondeur de plusieurs pieds en différents endroits, la voie au plateau de McNamee fut submergée sur une certaine distance pendant plusieurs jours. Pendant cette période le trafic des marchandises fut interrompu, et il y eut beaucoup de difficulté et de retard dans le transport des voyageurs et de la malle, car il fallut faire correspondance par voitures là où les trains ne pouvaient passer. Lorsqu'arriva la décrue et que l'on était à réparer l'emplacement de la voie et la voie même, il fut jugé à propos de l'exhausser à McNamee et l'on dépensa $1,000 à cet effet.

Du 27 au 30 septembre 1909, on éprouva encore des difficultés au même endroit à cause d'affouillements, d'éboulements et d'inondations causés par de grandes pluies. Le trafic des marchandises subit encore du retard. Les convois de voyageurs furent aussi retardés. Cela coûta en totalité $2,673.65 pour réparer le dommage causé sur la dite section.

Le 1er octobre 1909, il y eut plusieurs affouillements aux environs de Dorchester, causés par les hautes marées de la rivière Petitcodiac et les convois, tant de voyageurs que de marchandises, furent en conséquence retardés dans une certaine mesure. Alors qu'on était à réparer ces affouillements, il fut décidé d'exhausser le niveau de la voie par remplissage en certains endroits afin de pouvoir se protéger plus tard, ce qui coûta $3,426.56 et il y eut 6,000 verges cubes de matériel d'employé à cet effet.

Le 25 et le 26 octobre 1909, plusieurs gros orages se suivirent causant des affouillements à différents endroits sur la ligne entre New-Glasgow et Mulgrave; les plus considérables furent à Sylvan-Valley-Mills, à Pomquet, à Afton et Delorey. Le trafic en entier sur cette partie de la ligne fut interrompu pendant vingt-quatre heures. Le coût de réparations des dommages fut de $2,141.78.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La ligne s'étend de la Jonction de Windsor jusqu'à Windsor, N.-E., et a 32 milles de long. Elle est louée à la *Dominion Atlantic Railway* qui l'exploite, et qui possède des droits d'exploitation sur l'Intercolonial entre la Jonction de Windsor et Halifax.

L'embranchement de Windsor est entretenu par le gouvernement et la compagnie paye à l'Etat un tiers des recettes brutes.

Les états suivants des comptes préparés par le contrôleur sont inclus:—

N° 1. Compte du revenu.
N° 2. Entretien de la voie et de structures.
N° 3. Balance générale.
N° 4. Etat des recettes.

Il y a aussi le rapport de l'ingénieur d'entretien sur les opérations de l'année et sur l'état de l'embranchement.

| | |
|---|---|
| Revenu (⅓ des recettes) | $60,653 98 |
| Coût d'entretien | 23,549 90 |
| Recettes nettes | $37,104 08 |

Les recettes augmentèrent considérablement auprès de celles de l'an dernier:—

| | |
|---|---|
| Recettes, 1909-10 | $60,653 98 |
| Recettes, 1908-09 | 56,031 33 |
| Augmentation | $ 4,622 65 |

L'augmentation se produisit tant dans le transport des voyageurs que dans le trafic des marchandises.

L'ingénieur d'entretien fait rapport que la voie, les ponts et structures ont été tenus en bon état de réparation.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce chemin de fer a 267·5 milles de long, et une largeur de voie de 3 pieds 6 pouces.

Sont annexés aux présentes les rapports suivants des fonctionnaires:—

Le rapport de l'ingénieur en chef sur les opérations imputées au compte du capital.

Le rapport du surintendant qui envoie des relevés des différents états préparés par le comptable et auditeur, ainsi que le rapport du surintendant de la division mécanique et les états qui concernent cette division, ainsi qu'un relevé des accidents qui eurent lieu durant l'année.

| | |
|---|---|
| Le coût de la voie et de l'équipement au 31 mars 1909 était de | $8,258,967 94 |
| Les dépenses durant l'année furent de | 206,396 97 |
| Coût total au 31 mars 1909 | $8,465,364 91 |

Le rapport du surintendant et celui de l'ingénieur en chef donnent les détails et explications quant aux dépenses sur le compte du capital.

| | |
|---|---|
| Le coût des opérations durant l'année fut de | $427,283 73 |
| Les recettes brutes furent de | 319,074 74 |
| Déficit | $108,208 99 |

Les recettes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $319,074 74 |
| Pour 1908-09 | 311,319 63 |
| Augmentation | $ 7,755 11 |

L'augmentation eut lieu tant dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises.

Les dépenses d'exploitation se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

| | |
|---|---|
| Pour 1909-10 | $427,283 73 |
| Pour 1908-09 | 400,330 41 |
| Augmentation | $ 16,953 32 |

On fit les travaux nécessaires pour entretenir la voie permanente et les opérations, de même que le matériel roulant, lesquels sont actuellement en bon état.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

Le rapport de cette caisse, envoyé séparément, indique:—

| | |
|---|---|
| Balance au crédit le 31 mars 1909 | $225,898 31 |
| Durant l'exercice financier les contributions des employés se montèrent à | 69,949 70 |
| Les contributions des chemins de fer à | 69,949 70 |
| Montants reçus pour remboursements | 483 06 |
| Total | $366,280 77 |
| Dépenses totales | 117,010 01 |
| Balance | $249,270 76 |
| On doit ajouter l'intérêt | 6,314 32 |
| Montant total au crédit de la caisse le 31 mars 1910 | $225,585 08 |

Durant l'année cent soixante et huit employés furent retraités et bénéficièrent de la caisse, et dix-sept sont décédés, ce qui laisse trois cent cinquante-trois personnes sur la liste recevant une allocation à la fin de l'exercice financier, soit une augmentation de 151 personnes sur l'année précédente.

Nous avons l'honneur d'être,

Vos obéissants serviteurs,

A. W. CAMPBELL, président.
D. POTTINGER, vice-président.
E. TIFFIN, gérant général du trafic.
E. P. BRADY, surintendant général.
*Conseil de direction des chemins de fer de l'Etat.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les dépenses faites au compte du capital pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

*Etablissement de voies doubles à certaines parties de la ligne—*

La voie double entre Moncton et la jonction de Painsec a été achevée et livrée au service le 22 août 1909.

Un mur-clôture avec parapet en tuyau en fer a été construit pour protéger la rue qui conduit de la rue Church à la rue Saint-George; ceci devint nécessaire parce que la rue avait été considérablement rétrécie par le creusage fait pour la deuxième voie.

Des timbres-signaux électriques ont été installés pour protection aux passages suivants:—

Au chemin de Irishtown, à Sunny-Brae, et à Lutes, Queen, Robinson, Victoria, Saint-George et Church, dans la cité de Moncton.

Une guérite pour signaux a été construite et une installation d'enclenchement fut placée au point d'intersection entre l'Intercolonial et le chemin de fer de Moncton et Bouctouche.

On a acheté pour emplacement de voie, .419 d'une acre de terrain.

*Améliorations à Mulgrave—*

Les travaux pour le prolongement de la ligne de conduite d'eau, ainsi que la construction d'un réservoir pour fournir l'eau en plus grande quantité et pour lesquels le contrat apparaît à l'exercice financier de 1908-09, ont été achevés.

On a acheté pour le réservoir .3061 d'une acre de terrain.

Une deuxième voie a été établie sur la ligne-mère de Pirate-Harbour à Mulgrave, soit une distance de 1,986 pieds linéaires.

Une maison en brique avec solage en béton a été construite pour machine de hissage en rapport avec le pont de transfert du service de bacs-passeurs du détroit de Canso.

## AMELIORATION A LOGGIEVILLE

Les installations de la station à cet endroit ont été remodelées et agrandies.

On a fait l'achat de .688 d'une acre de terrain.

L'on a construit une remise à locomotives de cinq stalles avec annexe, un cendrier type et un mur circulaire pour plaques tournantes. (Le mur et la plaque tournante furent imputés au crédit du capital—"nouvelles plaques tournantes".)

Il a été pourvu à un appareil de chauffage à vapeur pour la remise aux locomotives.

Un système complet de drainage fut établi pour drainer jusqu'à la rivière qui est située à neuf cents pieds de la remise à locomotives.

Le service d'eau a été prolongé depuis le réservoir alors construit par une conduite de 10 pouces en fonte jusqu'à une grue hydraulique située près du cendrier, et depuis la grue jusqu'à la remise à locomotives et à la station. Les voies dans la cour ont été remodelées et prolongées par l'établissement de 2,805 pieds de voies de garage supplémentaires.

La station a été transportée à un autre endroit afin de compléter les améliorations. Elle fut aussi remodelée et agrandie.

L'on a construit une nouvelle cave et un nouveau solage ainsi qu'un nouveau quai. Une nouvelle gare aux marchandises de 20 pieds par 60 fut construite ainsi qu'un quai aux marchandises.

Les travaux au service de l'eau et au système de drainage n'ont pas pu être achevés à cause du mauvais temps et de la gelée au commencement de l'automne.

N'ont pu être terminés non plus les tuyaux à fumée en fonte, le système de chauffage de la remise à locomotives et le service d'eau.

Tous les travaux non achevés seront terminés au commencement de l'exercice financier de 1910-11.

Tous les travaux sauf la gare aux marchandises et son quai furent de jour parce qu'une grande partie du matériel employé provenait des autres bâtiments qui avaient été démolis. La gare aux marchandises et son quai furent construits à l'entreprise.

*Agrandissement des installations à Truro—*

Les travaux de par le contrat relatif à la construction d'un chemin public à l'extrémité est de la cour pour remplacer la ruelle Christie ont été complétés. La ruelle fut fermée par l'établissement d'une voie ferrée dans la nouvelle cour.

Cribs de protection aux extrémités des culées des approches du pont dans la nouvelle cour ont été aussi achevés.

On a ajouté six compartiments supplémentaires à l'outillage du charbon alors existant.

Il y avait en voie de construction par travail de jour un bureau pour le chef de la cour, lequel bureau sera complété durant l'exercice financier de 1910-11.

Il y eut du régalage de fait et l'on posa 4,938 pieds de voie ferrée dans la nouvelle cour.

301,418 pieds carrés de terrain furent achetés pour installations de cour.

*Agrandissement des installations à Pictou—*

L'on a pourvu à un quai pour chargement et une allonge a été ajoutée à la glacière déjà construite.

*Voie d'évitement à Moncton—*

Des relevés d'emplacement ont été pris à partir de la station de halte de Sunny-Brae aux environs des nouvelles usines de Moncton, un parcours total de voie double de 1·44 mille.

Des plans et descriptions d'expropriations ont été déposés (octobre 1909) et des plans et devis ont été préparés pour demander en temps opportun des soumissions pour la construction.

*Construction primaire—*

Sous ce crédit les montants suivants furent payés: Marion S. Morrow, veuve de Geoffroy Morrow; Chas. T. Mander, Institut des sourds et muets; et Henry N. Paint, $5,906.25 pour 118,125 pieds de terrain sec et de terrain submergé à la Pointe Tupper. *Imperial Oil Company,* $344 pour remboursement de frais d'enlèvement de tuyaux à l'huile et autres effets à Africville, devenu nécessaire parce que l'on a dû reculer la clôture du chemin de fer vers l'est pour l'établissement de la voie double de l'Intercolonial entre Richmond et Rockingham.

R. T. MacIlreith, $219.94, pour frais judiciaires au sujet de la créance de la Compagnie Imperial Oil.

James Friel, pour services professionnels judiciaires *re* la sablonnière de North-River.

P. S. Archibald, $107.60, et à l'ingénieur en chef de l'Intercolonial, $38.15, pour services et dépenses au sujet de cause de Montgomery *vs* le Roi—service d'eau de Dalhousie.

A. M. McLellan, $18.15, pour dépenses *re* garage Cameron, Sylvester.

*Améliorations à North Sydney—*

Une allonge a été ajoutée à la gare aux marchandises déjà construite sur le quai du chemin de fer.

*Pour renforcer les ponts—*

Durant l'année des ponts furent érigés aux endroits suivants:—

| | Pieds. | Pouces. |
|---|---|---|
| Saint-Octave—1 travée en poutre de bois | 13 | 2 |
| Saint-Octave—1 travée en poutre de bois | 14 | 0 |
| Kempt—1 travée en poutre de bois | 12 | 9 |
| Kempt—1 travée en poutre de bois | 14 | 9 |
| Cedar-Hall—1 travée en poutre de bois | 17 | 11 |
| Cedar-Hall—1 travée en poutre de bois | 17 | 5 |
| Cedar-Hall—1 travée en poutre de bois | 14 | 6 |
| Amqui—1 travée en poutre de bois | 13 | 6 |
| Amqui—1 travée en poutre de bois | 13 | 0 |

| | |
|---|---|
| Beau Rivage—1 travée en poutre de bois | 17 — 6 |
| Beau Rivage—1 travée maîtresse en acier | 34 — 6 |
| Trois-Saumons—1 travée maîtresse en acier | 25 — 0 |
| Hadlow—1 travée maîtresse oblique en acier | 56 — 6 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 14 — 8 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 15 — 9 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 16 — 0 |
| Saint-Romuald—1 travée en acier | 25 — 5 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 13 — 5 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 17 — 3 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 16 — 3 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 17 — 4 |
| Saint-Romuald—1 travée maîtresse en acier | 34 — 6 |
| Saint-Romuald—1 travée maîtresse en acier | 18 — 9 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 18 — 9 |
| Saint-Romuald—1 travée en poutre de bois | 21 — 0 |

Les changements et le peinturage nécessaires relativement aux ponts ci-haut mentionnés seront terminés durant l'exercice financier de 1910-11.

Les blocs de pavage Hillside qui ont été livrés l'an dernier furent posés sur le pont de passage supérieur de la rue Union.

*Améliorations à Sackville—*

La gare aux marchandises pour laquelle le contrat fut donné l'an dernier a été terminée et l'édifice a été muni d'une installation d'éclairage électrique. On y a installé de nouvelles balances à marchandises.

On a établi un enclos à bestiaux. Il a été ouvert un chemin depuis la nouvelle gare aux marchandises sur la propriété de l'Intercolonial jusqu'à la rue Lorne.

Le régalage autour de la nouvelle gare aux marchandises a été terminé; on a posé 775 pieds linéaires de voie ferrée.

*Agrandissement de l'installation de Halifax—*

La construction de la remise des machines à 36 stalles, de son annexe et de l'usine électrique ainsi que l'installation d'une forge, des conduites de vapeur et d'eau pour la remise des machines, etc., qui avaient été données par entreprise, sont maintenant terminées, mais les derniers devis n'ont pas été payés car les crédits votés pour ces travaux sont épuisés.

Les chaudières de 3-280 chevaux fournies conformément au contrat donné à la *Canada Foundry Co.,* ont été montées sur fondations en béton dans la chambre des chaudières.

Dans le dépôt d'huile ont été aménagés une série de réservoirs avec leurs pompes, conformément au contrat de S. F. Bower & Co., Ltd.

Des modifications ont été effectuées dans les compartiments à charbon, en vue de faciliter le chargement du charbon sur les machines à bas tender.

Le service d'eau a aussi été amélioré.

Les travaux relatifs aux transferts de l'installation électrique, des locaux de la rue Nord, à la cour de Willow-Park ont été effectués ainsi que la pose des fils dans les nouveaux locaux et dans cette cour.

Les derniers devis de Beazley Bros., qui leur étaient encore dus sur leur contrat relatif aux pétardements sous-marin et au dragage du terminus de Deep-Water ont été payés.

On a payé la solde de compte dû à l'entrepreneur pour la voie double de l'embranchement de la manufacture de coton; cette voie a été terminée en 1908-09.

Il a été construit sur l'embranchement de la manufacture de coton une remise d'outils à l'usage des employés chargés de l'inspection des voies.

5.215 acres de terre, devenues nécessaires pour le droit de passage sur l'embranchement de la manufacture de coton, ont été achetées.

On a établi et ballasté dans la cour de Willow-Park 13,835 pieds linéaires de voie.

Pour le détail de la machinerie, consulter le rapport de G. R. Joughins, ingénieur de la traction et du matériel roulant.

*Détournement de la ligne des mines de Sydney à la rivière George—*

Des arpentages ont été faits en vue de la construction d'une ligne de détournement à voie simple partant des environs de la gare de rivière George jusqu'à Sydney-Mines, par la rive du lac du Petit-Bras-d'Or, soit une distance de 9·09 milles. Les plans et devis ont été préparés et les demandes de soumissions publiées.

*Détournement de la ligne de Chatham et embranchement aboutissant au quai—*

Le tracé a été fait depuis la gare de Nelson, suivant une direction est pour traverser la ville de Chatham, et se continuer jusqu'à environ 1½ mille à l'est des limites de la ville, trois milles à l'ouest de Loggieville, au point où la nouvelle ligne rejoint la voie actuelle. Longueur de la nouvelle ligne, 8·28 milles.

Les plans et devis ont été préparés et les demandes de soumissions publiées.

*Atelier des locomotives et wagons, outillage et installation de la nouvelle gare de Moncton—*

Quelques additions et extensions ont été apportées dans l'aménagement intérieur des ateliers de réparations des locomotives et wagons de voyageurs, et l'aire de l'usine électrique a été recouverte de "terrano".

Des tuyaux d'eau et d'égouttement supplémentaires ont été installés.

On a également construit dix plaques tournantes en fonte de 96 pouces de diamètre.

9 plaques tournantes d'acier de 96 pouces de diamètre pour voies à trolleys ont été installées.

On a monté pour les chaudières un réchauffeur de 15 pouces.

Deux appareils de chauffage automatique ont été installés pour les chaudières prises dans les vieux ateliers.

De nombreux déblais ont été effectués au moyen de l'excavateur, et 28,597 pieds linéaires de voie ont été posés et ballastés.

Pour le détail de la machinerie de l'outillage et installation électrique, se reporter au rapport de G. R. Joughins.

*Plaques tournantes nouvelles—*

Une plaque tournante en acier, de 75 pieds, délivrée à Loggieville en 1908-09, a été montée sur pilier central en béton; la paroi de la fosse a été revêtue d'une maçonnerie circulaire.

*Extension du service d'eau—*

Sur le crédit voté à cet effet on a exécuté cette année les travaux suivants:—

Saint-Apollinaire.—Les travaux relatifs au service d'eau et au barrage-réservoir de cette localité ont été terminés. On a trouvé sur le ruisseau un emplacement convenable à la construction d'un barrage-réservoir, mais le propriétaire a refusé le prix qui lui était offert. Trois propriétaires de scieries, opérant en aval de ce ruisseau, se plaignent que la quantité d'eau ainsi détournée par le chemin de fer affaiblit le volume de son cours au point de nuire au fonctionnement de leurs exploitations; ils réclament des dommages.

Cedar-Hall.—On a effectué des arpentages et préparé des plans et devis pour l'extension du réseau actuel des conduites, la construction d'un barrage-réservoir et d'un réservoir d'une capacité de 50,000 gallons. Les demandes de soumissions ont été faites et le contrat a été adjugé.

Sydney-Nord.—Le réseau des conduites actuelles a été prolongé sur 240 pieds linéaires et on a placé une prise d'eau pour le feu.

On a également donné des contrats pour la construction de réservoirs d'eau d'une capacité de 50,000 gallons à Rogersville, Beaver-Brook et Windsor-Junction. Les travaux sont en cours.

Little-Métis.—Le réseau actuel des conduites a été prolongé, on a aménagé une pompe dans un abri fermé, une seconde pompe et une chaudière.

Sussex.—Le réseau actuel des conduites a été prolongé, on a construit une pompe fermée et une chaudière avec pompe.

Jonction Saint-Charles.—Les travaux relatifs au service d'eau ont été terminés.

Les réservoirs de jonction Springhill, Piedmond et Bathurst ont été clôturés.

Sydney.—Le réseau actuel des conduites a été prolongé sur 240 pieds et trois prises d'eau en cas d'incendie ont été placées.

*Augmentation de l'installation et amélioration du confort pour les voyageurs—*

Mackenzie.—On a construit une gare de voyageurs qui comprend le logement du chef de gare.

Boiesdale.—Construit une gare de voyageurs.

Saint-Jean.—Un atelier de réparation des wagons en bois a été construit. On a installé dans les différents endroits de la cour des avertisseurs d'incendie. Quelques nivellements ont été effectués et on a posé dans la cour 5,579½ pieds de voie ballastée.

Dorchester.—On a aménagé des cabinets de toilette dans la gare et dans le logement du chef de gare.

Petit-Rocher.—On a élevé à l'ouest de la gare sur l'embranchement du quai un sémaphore électrique qui n'a servi que peu de temps; il a été enlevé et remisé à Moncton.

New-Glasgow.—On a agrandi le bureau des marchandises et installé un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Merigomish—On a construit une annexe au hangar des marchandises.

Montmagny.—On a construit un local pour les bagages, le charbon et l'huile.

Dalhousie—Une remise à locomotives à une stalle a été construite; on a employé pour ce travail des ouvriers à la journée.

Hampton.—On a construit une salle à bagages.

Carrolls.—On a construit un hangar.

Marysville.—Le hangar à bagages actuel a été agrandi.

Saint-Paschal.—Le hangar à marchandises actuel a été agrandi; une salle a été aménagée pour les bagages, le charbon et l'huile.

Little-Métis.—On a préparé des plans et devis pour la construction d'une gare en bois; un contrat a été donné par adjudication; il a été annulé avant le commencement des travaux.

Lac au Saumon.—Le hangar à marchandises a été prolongé.

Hurley-Brook.—On a construit un abri et une plate-forme.

McLeod's.—On a construit également un abri et une plate-forme.

Amqui.—On a creusé un égout partant de la gare pour remplacer les deux fosses d'aisance.

Saint-Pierre.—Un quai de chargement a été élevé.

L'Islet.—On a construit un local pour les bagages, le charbon et l'huile.

Saint-Alexis.—Le hangar à marchandises a été agrandi.

Ivoire.—On a construit un abri et une plate-forme.

Weaver.—On a construit un abri et une plate-forme.

Upper-Blackville.—On a bâti un local pour les bagages, le charbon et l'huile.

Saint-Philippe de Néri.—Un quai de chargement a été bâti.

Aston-Junction.—Un local pour les bagages, le charbon et l'huile a été construit.

Croisement d'Astle.—Un abri.

Nashwaak.—Construit un abri et une plate-forme

Blissfield.—Construit un abri.

Cushan.—Construit un abri et une plate-forme.

Clearwater.—Construit un abri.

Forks.—Construit un abri et une plate-forme.

Saint-Valier.—Quai de chargement.

Renous.—Gare, comprenant hangar à marchandises, plate-forme de voyageurs et quai de chargement.

On a installé des sonneries de signal aux stations suivantes—

Bedford.—Une au passage à niveau à l'est de la gare.

Brookfield.—Une sur la route de Dunmore.

Sussex.—Une au passage à niveau de l'est, et une seconde au passage à niveau situé à l'ouest de la station.

Sydney.—Une sur la route du Roi.

Sydney-Mines.—Une à la route du Bras-d'Or.

Antigonish.—Une à la route Sylvain.

Halifax.—Une sur la ligne principale à Richmond, une seconde à l'embranchemen de la manufacture de coton.

Clôtures.—On a construit des clôtures de fil de fer Standard aux endroits suivants:—

| | Perches. |
|---|---|
| Division du comté de Drummond | 1,365 |
| Division nord n° 2 | 26 |
| Division nord n° 1 | 119 |
| Division est canadien | 21,226½ |
| Division centrale | 192 |
| Division du prolongement est | 57 |

On a agrandi le cottage est, de Moncton.

Saint-Anaclet.—On a construit un local pour bagages, charbon et huile.

Saint-Alexandre.—Construit un local pour bagages, charbon et huile.

On a effectué différents forages pour la recherche de l'eau dans les localités suivantes: Leitches-Creek, Scotsburn, West-Bay-Road, Elmsdale, Shubenacadie, Boundary-Creek, Salisbury, Daveluyville, Carmel, Cacouna, Tobin et East-Mines.

*Voies d'évitement—*

Petit-Rocher.—Nouvelle voie, 776 pieds.

Upper-Dorchester.—Prolongement, 434 pieds.

Quai de Dalhousie.—Nouvelle voie, 504 pieds.

Enfield.—Nouvelle voie, 642 pieds.

Bathurst.—Nouvelle voie, 555½ pieds.

Boiestown.—Prolongement, 1,504 pieds.

Boiestown.—Rameau, prolongement, 567 pieds.

Carrolls.—Prolongement, 687 pieds.

Amqui.—Prolongement, 336 pieds.

Tatamagouche—Prolongement, 150 pieds.

Windsor-Junction—Prolongement, 820 pieds.

Lac au Saumon—Nouvelle voie, 428 pieds.

Gibson.—Nouvelle voie, 3,700 pieds.

Pont de la rivière Renous—Nouvelle voie, 260 pieds.

*Améliorations à Sainte-Flavie—*

3,840 pieds de voie nouvelle ont été établis.

*Améliorations à Sainte-Rosalie—*

Un puits a été creusé. La cour a été améliorée et 1,094 pieds de voie ont été établis.

*Remise de locomotives, etc., jonction Chaudière—*

On a préparé des plans et des devis pour agrandir la remise des machines de six stalles.

L'atelier de réparation des wagons de marchandises dont la construction a été donnée par entreprise en 1908-09 a été terminé.

Le service d'eau et les compartiments à charbon ont été améliorés.

1,116 pieds de voie ont été posés.

*Remise des locomotives, chambre des machines, etc., Rivière-du-Loup—*

Le contrat donné pour l'atelier des machines, la chambre des chaudières et une cheminée en briques, a été terminé. Trois chaudières de 290 chevaux-vapeur ont été fournies et montées sur fondations en béton dans la chambre des chaudières.

2 grues mobiles électriques de 60 tonnes à 4 moteurs et de 66 pieds de travée avec grue auxiliaire de 10 tonnes, et une grue mobile électrique de dix tonnes à 3 moteurs, de 37 pieds de travée et de 16 pieds de haut, toutes à courant alternatif, ont été délivrées et montées dans l'atelier des machines.

On a construit un local en briques pour magasins et bureau.

Sur les plans et devis qui ont été faits on a donné par adjudication un contrat pour augmenter de six stalles la remise actuelle des machines, et agrandir le hangar des marchandises. Les travaux sont en cours. On a installé des forges dans l'atelier des machines, dans l'atelier de montage, dans les ateliers des chaudières et des roues ainsi que dans celui des forgerons. On a démoli l'ancienne remise des machines dont les matériaux ont servi à construire les remises de Loggieville et Dalhousie.

On a dépensé cette année des sommes importantes en nivellements et 10,393 pieds linéaires de voie nouvelle ont été établis. On a également amélioré le service d'eau.

Pour le détail de l'outillage électrique, de la machinerie et de l'installation électrique, voir le rapport de J. R. Joughins, ingénieur de la traction et du matériel roulant.

*Améliorations à Drummondville—*

Rien n'a été fait sur ce crédit.

*Améliorations à New-Castle—*

La remise des machines a été munie de fils électriques pour l'éclairage.

*Améliorations à Campbellton—*

On a complété le prolongement du réseau des conduites d'eau qui avait été donné à l'entreprise en 1908-09.

*Améliorations à Pointe Tupper—*

On a aménagé des dortoirs dans un local spécialement affecté aux employés sur les trains.

Le barrage du réservoir a été exhaussé. Ce travail constitue une amélioration pour le service d'eau. Un local en briques, sur fondations en béton, a été construit pour la grue de chargement servant au pont roulant du détroit de Canso, pour le service des bacs.

*Construction d'un pont par-dessus à Probert, à environ deux milles au nord de la station de Londonderry—*

Rien n'a été fait sur ce crédit.

*Construction d'un passage souterrain d'Eastville. A environ un mille au sud de Londonderry,*

Gare—

Rien n'a été effectué sur ce crédit.

*Matériel roulant—*

Pour le détail, voir le rapport de G. R. Joughins, ingénieur de la traction et du matériel roulant.

*Nouvelle machinerie pour les ateliers des locomotives et des wagons—*

Pour le détail, voir le rapport de G. R. Joughins, ingénieur de la traction et du matériel roulant.

*Réparation à la voie entre Indiantown et Blackville—*

Les travaux sont terminés.

*Prolongement jusqu'au quai de Dalhousie—*

Les travaux ont été terminés pendant l'exercice 1908-09. Le crédit de 1909-10, qui s'élevait à $27,500, a été voté pour couvrir une partie de ces travaux restés impayés.

*Détournement de la route en vue d'éliminer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville—*

Ces travaux ont été faits pendant l'exercice de 1908-09 par la municipalité de la ville de Drummondville, et le crédit de $1,300 de 1909-10 a été affecté à couvrir ces frais restés impayés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,
*Ingénieur en chef.*

M. D. POTTINGER, I.S.O.,
Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE LA VOIE,
MONCTON, N.-B., 1er juin 1910.

Au Conseil d'administration des chemins de fer du gouvernement canadien,
Moncton, N.-B.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après le rapport annuel du service des voies, relatif à l'année 1909 et 1910.

### VOIE.

Au cours de l'exercice, on a remplacé sur 38·40 milles de voie des rails de 56, 58, 67, 80 et de 110 livres par des rails de 67 et 80 livres.

### TRAVERSES.

Au cours de cette année, 600, 163 traverses ordinaires et 288 jeux de traverses d'aiguillage ont été posés sur la voie.

### BALLASTAGE.

56·38 milles ont été ballastés; on a employé à cet effet 67,659 verges cubes de cendre et de gravier.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

On a élevé des sémaphores aux endroits ci-dessous nommés:—

| | |
|---|---|
| Saint-Wenceslas | 1 |
| Carmel | 1 |
| Rivière-du-Loup | 1 |
| Trois-Pistoles | 1 |
| Salisbury | 1 |

On a installé 176 aiguilles nouvelles pendant l'année.

On a aussi posé aux stations suivantes de nouveaux signaux télégraphiques:—

| | |
|---|---|
| Villeroy | 1 |
| Develuyville | 1 |
| Carmel | 1 |
| Tobin | 1 |
| Saint-Simon | 1 |

Les sémaphores, aiguilles et signaux télégraphiques ont été réparés quand il y avait lieu.

VOIES D'ÉVITEMENT.

3·85 milles de voie supplémentaire ont été construits sur différents points de la ligne et portés au compte frais d'entretien des voies.

CLÔTURES ÉLEVÉES PAR NOS EMPLOYÉS.

On a construit en différents points de la ligne 2·86 milles de clôtures en fil de fer barbelé.

Construit par contrat 44·56 milles de clôtures en fil de fer barbelé.

On a réparé sur la ligne les clôtures endommagées.

CLÔTURES PARANEIGE.

On a construit au cours de l'année 62·25 perches de paraneiges fixes de huit pieds de haut et 363 perches de paraneiges portables.

QUAIS ET VIADUCS.

*Réparations.*

St-Jean, quai long.
St-Jean, quai de ballast.
Halifax, pier n° 2.
Halifax, pier n° 3.
Halifax, pier n° 4.
Halifax, pier n° 5.
Halifax, quai de la ligne Cunard.
Halifax, quai à charbon D.W.T.
Richmond, pier n° 6.
Richmond, pier n° 7.
Richmond, pier n° 8.
Richmond, quai à charbon.
Gibson, quai.
Loggieville, quai.
Moncton, quai pour le public.
Mulgrave, quai.
Newcastle, quai à charbon.
North Sydney, quai.
Prince's Pier, quai.
Pointe-du-Chêne, quai.
Pictou, quai.
Pointe-Tupper, quai.
Springhill, quai à charbon.
Stellarton, quai à charbon.

PONTS ET PONCEAUX.

*Réparations.*

Aston, Jct., ouest de, ponceau.
Antigonish, ¾ de mille ouest de, ponceau.
Black River, pont.
Bic, 2 ponceaux.
Boiestown, 2 ponceaux.
Blackville, 2 ponceaux
Blackville, pont.
Bedford, pont.
Bayfield, ponceau.
Carmel, est de, ponceaux.
Cap St-Ignace, ouest de, 3 ponceaux.
Chaudière Jct. et St-Romuald, ponceau.
Causapscal, ponceau.
Causapscal, pont.
Campbellton, ouest de, 2 ponceaux
Campbellton, est de, 2 ponceaux
Clearwater, pont.
Chatham, ponceau.
Cross Creek, pont.
College Bridge, ponceau.
Caldwell's Brook, ponceau.
Calhoun's, aboiteau.
Delotbinière, pont.
Daveluyville, ponceaux.
Doaktown, 4 ponceaux.
Doaktown, pont.
Durham, pont.
Doyle Brook, pont.
Dorchester, viaduc.
Debert, ponceau souterrain.
Dartmouth, ponceau.
Flatlands, ponceau.
Folleigh, ponceau.
Gibson, est de, ponceau.
Hadlow, pont de Bennett.
Rivière James, ponceau.
Kent Junction, pont sur voie d'évitement de Vaughan.
Lemieux, pont.
L'Islet, ½ mille à l'est de, ponceau.
L'Islet, ponceau.
Lanse A Giles, ¾ de mille est de, ponceau.
Ludlow, 2 ponceaux.
Lakeside, viaduc.
Londonderry, ouest de, pont par-dessus.
Mitchell, est de, ponceaux.
Montmagny, pont.
Montmagny, est de, 2 ponceaux.
Millstream, ponceau.
Manzer's, pont.
Marysville, pont.
Moncton, Jonathan Creek, aboiteau.
McCafferty's, pont par-dessus.
Port de McKinnon, ponceau.
Nelson, 2 ponceaux.
Nashwaak, 3 ponceaux.
Norton, ponceau.
North River, pont.
Otty's, pont par-dessus.
Oxford Junction, ponceaux.
Oulton's, ponceau.
Orangedale, est de, ponceau.
Penniac, pont.
Penniac, est de, 9 ponceaux.
Pugwash, pont levis.
Pugwash Junction, est de, 2 ponceaux.
Piedmont, ouest de, ponceau.
Quispamsis, ponceau.
Quispamsis, pont par-dessus.
Rivière Henri, pont.
Rimouski, ponceau.
Renous, pont.
Rogersville, pont par-dessus.
Rogersville, ponceau.
Rocky Lake, pont.
St-Cyrille, est de, ponceau.
St-Perpétue, ponceau.
St-Nicholas, ponceau.
St-Appollinaire, est de, ponceau.
St-Philippe de Néri, ponceau.
St-Philippe de Néri, un mille à l'ouest de, ponceau.
St-Charles, Jonction de, ouest de, ponceau.
St-Eloi, pont.
Ste-Luce, ponceau.
St-Anaclet, ponceau.
St-Simon, 2 ponceaux.
St-Moïse, ponceau.
St-Jean, pont par-dessus, rue Dorchester.
Stewart, pont.
Sackville, pont.
Rivière du Sud, est de, pont.
Rivière Sutherland, pont.
Sylvester, pont.
Trois Saumons, ¾ mille ouest de, pont.
Taymouth, pont.
Truro, ouest de, ponceaux.
Truro, pont, rue Queen.
Tracadie, 2 ponceaux.
Tatamagouche, ponceau.
Upper Cross Creek, pont.
Whetstone Brook, ponceau.
West River, pont.
Waverly, ponceau.

PEINTURE.

*Ponts.*

Adamsville, est du pont.
Aulac, pont.
Belledune, pont.
Bathurst, pont.

Beaver-Brook, pont.
Barnaby, rivière, ponts n° 1, 2 et 3.
Rivière Barnaby, est de, ponts.
Blackville, pont.
Beaver-Cove, est de, pont.
Boisdale, est de, pont.
Canaan, est de, 3 ponts.
Coal Branch, est de, 2 ponts.
Cushman, pont.
Calhoun, est de, pont.
Canso, débarcadère pour les bacs.
Clark's-Brook, pont.
Derby-Junction, est de, pont.
Dorchester, pont.
East-Adams, pont.
Folleigh, est de, pont.
Gloucester-Junction, pont.
Greenville, est de, pont
Grand-Narrows, est de, pont.
Rivière George, est de la, pont.
Kent-Junction, pont.
Rivière Le Plancher, pont.
Linwood, ouest de, pont.
Leitches' Creek, ouest de, 2 pont
Moffatt's, pont.
Miramichi, nord-ouest, pont.
Miramichi, sud-ouest, pont.
Rivière Missiquash, pont.
Meadowbrook, 2 ponts.
New-Mills, pont.
Nashes-Creek, pont.
Nigadoo, pont.
Newcastle, est de, pont.
Nelson, pont.
Nappan, pont.
Nepisiquit, pont.
North-Sydney-Junction, est de, pont.
Painsec-Junction, pont.
Sackville, pont.
Shubenacadie, est de, pont.
Tatagouche, pont.

PEINTURE.

*Locaux.*

Anagance, gare.
Amherst, réservoir.
Bathurst, gare.
Belledune, réservoir.
Chaudière, gare.
Canaan, réservoir.
Eureka, gare.
Ferrona-Junction, gare.
Gloucester-Junction, gare
Harcourt, dépôt de marchandises.
Londonderry, gare.
Lakeside, gare.
Mitchell, logement du chef de gare.
Moncton, maison de D. Pottinger.
Newcastle, rotonde.
New-Glasgow, toit de gare.
Petit-Rocher, gare.
Red-Pine, gare.
Springhill-Junction, caisse à eau.
Stellarton, réservoir.
Torryburn, gare.
Trenton, gare.

LOCAUX ET QUAIS.

*Réparations.*

Les locaux séparés, les gares et les logements de chefs de gare ci-dessous énumérés ont été réparés:—

Aston-Junction.
Assametquaghan.
Adamsville.
Amos.
Astles.
Apohaqui.
Anagance.
Amherst.
Aulac.
Athol.
Avondale.
Antigonish.
Amqui.
Bagot.
Bic.
Beau Rivage.
Bersford.
Bathurst.
Bartibogue.
Belledune.
Beaver-Brook.
Berry's-Mills.
Blackville.
Boiestown.
Brookville.
Bloomfield.
Belmont.
Bedford.
Brookfield.
Barrachois.
Brown's-Point.
Chaudière.
Carmel.
Cap St-Ignace.
Chaudière-Curve.
Chaudière-Junction.
Cacouna.
Campbellton.

Causapscal.
Cedar-Hall.
Culligan.
Charlo.
Chatham-Junction.
Conn's-Mills.
Catamount.
Coal-Branch.
Canaan.
Cross-Creek.
Chatham.
Caroll.
Cold-Brook.
College-Bridge.
Calhoun.
Drummondville.
Delotbinière.
Dessaint.
Dalhousie.
Dalhousie-Junction.
Dickie.
Derby-Junction.
Durham.
Doaktown.
Dorchester.
Derbert.
Dewis.
Denmark.
Dartmouth.
Eel-River.
East-Mines.
Evans.
Elmsdale.
Eureka.
Enfield.
Flatlands.
Folleigh.
Ferrona-Junction.
Gloucester-Junction.
Gallagher-Ridge.
Gibson.
Greenville.
Glengarry.
Grand-Lake.
Graham-Siding.
George's-River.
Grand-Narrows.
Harlaka-Junction.
Hadlow.
Hadgin.
Harcourt.
Humphrey.
Hampton.
Hopewell.
Hilden.
Ile Verte.
Indiantown.
Iona.
Jacquet-River.
Jubilee.
James-River.
Kent-Junction.
Lavergne.
Lemieux.
Laurier.
Lévis.
Little-Métis.
Lac-au-Saumon.
Lakeside.
Londonderry.
Lansdowne.
Leitche's Creek.
Lyon's-Brook.
Mitchell.
Montmagny.
Millstream.
Matapedia.
Moffatt.
Millerton.
Marysville.
Manzer.
Model-Farm.
Maccan.
Memramcook.
Meadow-Brook.
Milford.
Marshy-Hope.
Monastry.
Mulgrave.
Merigomish.
Meadowville.
Malagash.
McLeod.
McNamee.
McKinnon's-Horbour.
McCallum.
New-Mills.
Nash's-Creek.
Newcastle.
Naskwaak.
Nauwigewauk.
Nappan.
North-Sydney.
New-Glasgow.
Nelson.
Norton.
Old-Lake-Road.
Oxford-Junction.
Oakfield.
Orangedale.
Oxford.
Pointe-Lévis.
Petit-Rocher.
Petitcodiac.
Pointe-du-Chêne.
Penobsquis.
Painsec-Junction.
Pictou-Landing.
Piedmont.
Point-Tupper.
Pictou.
Pugwash.
Pugwash-Junction.
Passekeag.
Québec.
Quispamsis.
Rivière Ouelle.
Rivière-du-Loup.
Rimouski.
Red-Pine.
Rogersville.
Renforth.
Rothesay.
Rivière Philip.

Riversdale.
Rivière Jean.
St-Léonard.
St-Cyrille.
St-Wenceslas.
St-Germain.
St-Appollinaire.
Ste-Rosalie.
St-Eugène.
St-Nicholas.
Ste-Louise.
St-Michel.
St-Jean-Chrysostôme.
St-François.
St-Valier.
St-Charles-Junction.
St-Jean-Port-Joli.
St-Romuald.
St-Joseph.
St-Pacôme.
Ste-Luce.
Ste-Flavie.
St-Simon.
Sacré-Cœur.
St-Anaclet.
St-Paschal.
St-Phillippe.
St-Arsène.
St-Fabien.
St-Alexandre.
Ste-Hélène.
Sayabec.
St-Octave.
St-Alexis.
St-Moïse.
Sussex.
Shediac.
Springhill-Junction.
Sackville.
Salt-Springs.
Stewiacke.
Shubenacadie.
Stellartoin.
South-River.
Sydney-Mines.
Sydney.
Shenacadie.
Scotsburn.
Sylvester.
Trois-Pistoles.
Thomson.
Truro.
Trenton.
Tracadie.
Tatamagouche.
Upper-Dorchester.
Union.
Villeroy.
Westchester.
Wentworth.
West-River.
Westville.
Wallace.
Waverley.

Des grilles en fer ont été placées aux portes des hangars de marchandises ainsi qu'aux fenêtres quand il était nécessaire.

Voici les réparations qui ont été faites aux différents locaux, à Saint-Jean:—

Hangars nos 2, 3, 5, 7, 8, 9 et 10.
Elévateur.
Hangar à marchandises.
Guérite de conducteur.
Guérite de garde-barrière.
Bureau de la cour.
Gare.
Remise du train.
Quai de remise du train.
Logements du chef de gare, Int.
Rotonde.

Réparations faites aux locaux, etc., de Halifax et Richmond:—

Hangars nos 1, 2, 3, 4 et 8.
Gare de Richmond.
Gare de la rue Nord.
Locaux sur la propriété de la ligne Cunard.
Ateliers à Richmond.
Local pour les bestiaux.
Cour couverte de la rue Nord.
Hangar D. A. R.
Bureau de poste.
Locaux de la rue Kemp.
Atelier de réparation des machines, rue Nord.
Hangar à marchandises en brique.
Bureau de ville pour billets, rue Hollis.
Hangar à charbon, Richmond.
Bureau de l'immigration.
Poste des signaux.
Atelier du forgeron.
Poste d'aiguillage.
Quai de chargement.
Local du nettoyeur des voitures.
Logement du chef de gare, Intercolonial, 218 Campbell road.

Réparations faites aux locaux de Moncton:—

Hangar de transbordement.
Quai de la gare.
Atelier de montage.
Hangar à bestiaux.
Quai de chargement.
Atelier du forgeron préposé à la voie.
Nouveaux ateliers.
Quai du hangar à marchandises.

Bureau de l'électricien.
Local du Gouvernement occupé par M. Pottinger.
Local du Gouvernement occupé par M. Tiffin.
Gare.
Quai de l'atelier des wagons.
Atelier de tournage.
Bureau des wagons-mille.
Remises à locomotives.
Hangar à marchandises.
Maisons sur les rues Bridge et Principal.
Bureau de la cour.
Installation pour le charbon.
Glacière.

Les rotondes et ateliers mentionnés ci-dessous ont été réparés:—

Chaudière-Junction.
Campbellton.
Drummonville.
Pointe-Tupper.
Pictou.
Rivière-du-Loup.
Dalhousie.
Dartmouth.
Nicolet.
Newcastle.
North-Sydney.
Oxford-Junction.
Pointe-du-Chêne.
Pirate-Harbour.
Ste-Rosalie.
Ste-Flavie.
Sussex.
Springhill-Junction.
Stellarton.
Sydney.
Truro.
Richmond.

Les stations et les quais de chargements suivants ont été réparés:—

Aston-Junction.
Assametquaghan.
Adamsville.
Armstrong.
Apohaqui.
Amherst.
Atkinson, garage.
Athol.
Alton.
Antigonish.
Bagot.
Bathurst.
Bartibogue.
Bloomfield.
Bishop, garage.
Belmont.
Barney's-River.
Boisdale.
Campbellton.
Causapscal.
Cedar-Hall.
Culligan.
Charlo.
Chatham-Junction.
Coal-Branch.
Carroll.
College-Bridge.
Drummondville.
Dalhousie-Junction.
Durham.
Dorchester.
Debert.
Dickie.
Danemark.
Eel-River.
East-Mines.
Eureka.
Elmsdale.
Enfield.
Eden.
Fredericton.
Folleigh.
Fairview.
Fall-River.
Gloucester-Junction.
Green-Point.
Gibson.
Grand-Narrows.
Hampton.
Hopewell.
Ile Verte.
Jacquet-River.
Jubilee.
Kent-Junction.
Kinsac.
Laurier.
Lemieux.
Lévis.
Memramcook.
Mulgrave.
Mines-Road.
McLeod.
McNamee.
New-Mills.
Nash's-Creek.
Newcastle.
Nashwaak.
Norton.
Nauwigewauk.
Onslow.
Oxford-Junction.
Orangedale.
Ottawa-Brook.
Pointe-Lévis.
Petit Rocher.
Penobsquis.
Painsec-Junction.
Pointe-Tupper.
Pugwash.
Pomquet.
Quispamsis.
Rivière-du-Loup.
Rimouski.
Renforth.

Rivière Philip.
Rivière Jean.
St-Germain.
St-Cyrille.
St-Wenceslas.
St-Eugène.
Ste-Rosalie.
St-Jean-Chrysostôme.
St-François.
St-Charles-Junction.
St-Jean-Port-Joli.
Ste-Louise.
Ste-Luce.
Ste-Flavie.
St-Simon.
Sacré-Cœur.
St-Anaclet.
St-Paschal.
Sayabec.
St-Octave.
St-Alexis.
Sussex.
Shediac.
Springhill-Junction.
Sackville.
Stewiacke.
Stellarton.
Sydney-River.
Shenacadie.
Scotsburn.
Trois-Pistoles.
Turgeon.
Little-Metis.
Londonderry.
Lakeview.
Leitche's-Creek.
Lyon's-Brook.
Mitchell.
Montmagny.
Millstream.
Matapédia.
Moffatt.
Millerton.
Model-Farm.
Thomson.
Truro.
Trenton.
Tatamagouche.
Upper-Dorchester.
Westchester.
Wellington.
West-River.
West-River.
West-Bay Road.
Westville.

De nouveaux locaux ont été construits sur différents points de la ligne, savoir:—

Cross-Creek, gare commune et logement du chef de gare.
Carmel, gare commune, logements et hangars à marchandises.
Daveluyville, gare commune, logement et hangar à marchandises.
St-Cyrille, local pour marchandises et bagages.
McGivney, logement du chef de gare.
Moncton, remise des wagons en service.

TRAVAUX DIVERS.

On a construit et posé de nouveaux heurtoirs à différents points de la ligne.

Les passages à niveaux ont été réparés en plusieurs endroits.

Sur toute la ligne, les barrières et les garde-bestiaux ont été réparés.

Des vitres ont été posées où elles manquaient.

On a également fait du vitrage où c'était nécessaire.

Des échelles ont été distribuées pour les locaux et les sémaphores sur toute la ligne.

Les réparations nécessaires ont été faites aux plaques tournantes endommagées.

On a repeint les sémaphores, les aiguilles et les appareils de signaux télégraphiques.

Les poteaux indicateurs ont été faits et posés aux endroits où ils étaient nécessaires.

On a aussi construits des caisses pour serrer les écruos et crampons en usage.

Les réparations nécessaires ont aussi été effectuées aux excavateurs, grues à vapeur, sonnettes, etc.

La voie du chemin de fer de l'Intercolonial a été maintenue en bon état ainsi que les ponts et leurs structures; je peux sans crainte déclarer que tous ces ouvrages n'ont jamais été en meilleures conditions.

Je suis, monsieur,
Votre serviteur dévoué,

T. C. BURPEE,
*Ingénieur de la voie.*

MONCTON, N.-B., 31 mars 1910.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DE L'INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE LA TRACTION ET DU MATÉRIEL ROULANT,

MONCTON, N.-B., 6 juillet 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel de l'année close le 31 mars 1910, relatif au service de la traction et du matériel roulant.

Il m'est permis de dire qu'à l'exception des wagons et locomotives mis hors service, ainsi que le mentionne le rapport ci-annexé, le reste du matériel roulant est en bon état. Au cours de l'année, nous avons abandonné les vieux ateliers de Moncton, pour nous transporter dans les nouveaux qui ont, bien entendu, nécessité une somme considérable de travaux; et ont ainsi retardé les réparations périodiques des locomotives et des wagons; grâce cependant à l'installation nouvelle dont nous disposons, nous avons pu, malgré notre personnel considérablement réduit, rattraper l'arrière occasionné par cette période de transition. Les ateliers de réparations de locomotives de Halifax ont aussi été abandonnés pendant l'année, ce qui a permis de remercier en cet endroit 100 employés environ, pour continuer les travaux de réparatoins à Moncton.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) G. R. JOUGHINS,
*Ingénieur de la traction.*

M. D. POTTINGER, I.S.O.
Vice-président du Conseil d'administration du chemin de fer,
Moncton, N.-B.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DE L'INTERCOLONIAL.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE DE LA MÉCANIQUE,

MONCTON, N.-B., 5 juillet 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel relatif aux opérations du service de la mécanique, pendant l'exercice clos le 31 mars 1910:—

A.—Etat indiquant le nombre des locomotives et des différentes catégories du matériel roulant en service sur la ligne.

B.—Etat indiquant la distance en milles, parcourue, et la quantité de charbon, d'huile, graisse et d'étoupe consommée par les locomotives.

Suit également, un sommaire des principaux travaux exécutés dans les ateliers de locomotitves et de wagons à Moncton, Richmond, et à la Rivière-du-Loup.

On a acheté au cours de l'année, le matériel roulant dont l'énumération suit et dont le coût a été porté au compte renouvellement (revenu):—

30 wagons à bascules Hart-Otis à cadres d'acier (charbon) d'une capacité de 100,000 livres.

6 fourgons, à bagages, couverts.
1 grue de cour.
2 grues à charbon.

Les trente wagons-bascules Hart-Otis, dont la capacité totale est de 1,500 tonnes, ont remplacés 153 wagons à clapets et 29 wagons à charbon de 20 tonnes, mis hors service, et dont la capacité totale égale celle des wagons-bascules.

On a reconstruit au compte du revenu dans les ateliers de Moncton, le matériel roulant dont l'énumération suit, pour remplacer celui qui a été mis hors service:—

1 wagon fermé.
16 wagons plates-formes.
1 *Flanger* en pointe construit avec des matériaux provenant d'un wagon-plate-forme.
2 wagons-plates-formes ont été aménagés en wagons à pulpe.
741 wagons couverts ont été munis d'échelles latérales.
53 wagons à marchandises, 13 chasse-neige et 5 *flangers* ont été munis de freins à air et 153 wagons à marchandises ont été munis de frein à air à action directe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. J. WALKER,
*Comptable du service mécanique.*

M. G. R. Joughins,
Ingénieur de la traction du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

# CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives, voitures, wagons de différentes classes, etc., le 31 mars 1909 et le 31 mars 1910.

| — | Locomotives. | Wagons-lits, 1re classe. | Wagons-lits, 2e classe. | Wagons-salons. | Wagons-restaurants. | A voyageurs, 1re classe. | A voyageurs, 2e classe. | Wagons-poste. | Wagons-bagages. | Wagons à bagages couverts. | Wag. d'instruct. frein à air. | Wagons-automobiles à vap. | Wagons à marchandises, couverts. | Wagons-frigorifiques. | Wagons-plate-forme. | Wagons à bois à pâte. | Wagons-réservoirs à huile. | Wagons à clapet. | Gondoles (à houille). | Wagons à houille (20 tonnes). | Wagonr-bascule à cadres d'acie (houille). | Wagons à bestiaux. | Wag.-bascule convertibles. | Wagons auxiliaires. | Fourgons. | Total. | Chasse-neige ordinaires. | Chasse-neige à ailerons. | Chasse-neige à rotation. | Chasse-neige à double voie. | Chasse-neige doubles. | Flangers. | Total, chasse-neige et flangers. | Grues à vapeur. | Wagons à ballast. | Wagons de forage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Disponibles, propres au service et en réparat. le 31 mars 1909. | 409 | 41 | 48 | 9 | 9 | 132 | 93 | 33 | 65 | .. | 1 | 4 | 6,931 | 143 | 3,034 | 50 | 40 | 1,130 | 10 | 446 | 100 | 145 | 200 | 23 | 116 | 12,803 | 52 | 20 | 2 | 2 | 1 | 25 | 102 | 12 | 2 | .. |
| Dev. être rempl. le 31 mars 1909. | 5 | .. | 2 | .. | .. | 6 | 6 | 1 | .. | .. | .. | .. | 165 | 1 | 41 | .. | .. | 69 | 7 | 25 | .... | 3 | .... | .. | 3 | 329 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. |
| Total de l'équip. le 31 mars '09 | 414 | 41 | 50 | 9 | 9 | 138 | 99 | 34 | 65 | .. | 1 | 4 | 7,096 | 144 | 3,075 | 50 | 40 | 1,199 | 17 | 471 | 100 | 148 | 200 | 23 | 119 | 13,132 | 53 | 20 | 2 | 2 | 1 | 25 | 103 | 12 | 2 | .. |
| Reçu à compte du cap. '09-10, nul. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Acheté pendant l'année au compte du revenu | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | 6 | .. | .. | .... | .... | .... | .. | .. | .... | .. | .... | 30 | .... | .... | .. | .... | 36 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | 3 | .. | .. |
| Changé dans les ateliers, de wag. plate-forme en wag. à pulpe | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .... | 2 | 2 | .. | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .. | .... | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| Changé dans les ateliers de plate-forme en flanger | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .... | 1 | .. | .. | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .. | .... | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | 1 | .. | .. | .. |
| Changé de première classe en restaurant | .... | .. | .. | .. | 3 | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .... | .... | .. | .. | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .. | .... | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| Changé de plateforme en flanger | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .... | 14 | .. | .. | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .. | .... | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | 14 | 14 | .. | .. | .. |
| Changé de bagage en wagon de forage | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .... | .... | .. | .. | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .. | .... | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | 1 |
| Déduire 153 wagons à clapet de 6 tonnes et 29 wagons à charbon de 20 tonnes = 1,500 tonnes. Capacité remplacé par 30 wag. bascule à cadres d'acier de même contenance au compte du revenu, comme ci-dessus | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .... | .... | .. | .. | 153 | .. | 29 | .... | .... | .... | .. | .... | 182 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| Total de l'outillage, matériel et instal. au 31 mars 1910. | 414 | 41 | 50 | 9 | 12 | 135 | 99 | 34 | 65 | 6 | 1 | 4 | 7,095 | 144 | 3,058 | 52 | 40 | 1,046 | 17 | 442 | 130 | 148 | 200 | 23 | 119 | 12,970 | 53 | 20 | 2 | 2 | 1 | 40 | 118 | 15 | 2 | 1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A remplacer le 31 mars 1909, comme ci-dessus | 5 | .. | 2 | .. | .. | 6 | 6 | 1 | .. | .. | .. | .. | 165 | 1 | 41 | .. | .. | 69 | 7 | 25 | .... | 3 | .... | .. | 3 | 329 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. |
| Hors service et détruit au cours de l'année actuelle, 1909-10 | 6 | 1 | 1 | .. | .. | 2 | .. | 1 | 1 | .. | .. | .. | 133 | .... | 34 | .. | .. | 133 | .. | 7 | .... | 1 | .... | .. | 2 | 316 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| Total mis hors service et détruit. | 11 | 1 | 3 | .. | .. | 8 | 6 | 2 | 1 | .. | .. | .. | 298 | 1 | 75 | .. | .. | 202 | 7 | 32 | .... | 4 | .... | .. | 5 | 645 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. |
| Remplace l'année 1909-10 | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .... | 17 | .. | .. | ..... | .. | ... | .... | .... | .... | .. | .... | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| Remplacé par 30 wagons-bascule acier de 50 tonnes, ainsi qu'expliqué ci-dessus | .... | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | | .. | .. | .. | ..... | .... | ..... | .. | .. | 153 | .. | 29 | .... | .... | .... | .. | .... | 182 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | .. | .. | .. |
| A remplacer le 31 mars 1910 | 11 | 1 | 3 | .. | .. | 8 | 6 | 2 | 1 | . | .. | .. | 297 | 1 | 58 | .. | .. | 49 | 7 | 3 | ... | 4 | .... | .. | 5 | 445 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. |
| Plus le matériel en service ou en réparation | 403 | 40 | 47 | 9 | 12 | 127 | 93 | 32 | 64 | 6 | 1 | 4 | 6,798 | 143 | 3,000 | 52 | 40 | 997 | 10 | 439 | 130 | 144 | 200 | 23 | 114 | 12,525 | 52 | 20 | 2 | 2 | 1 | 40 | 117 | 15 | 2 | 1 |
| Tot. de l'outil., matér. et instal., 31 mars 1910, comme ci-dessus. | 414 | 41 | 50 | 9 | 12 | 135 | 99 | 34 | 65 | 6 | 1 | 4 | 7,095 | 144 | 3,058 | 52 | 40 | 1,046 | 17 | 442 | 130 | 148 | 200 | 23 | 119 | 12,970 | 53 | 20 | 2 | 2 | 1 | 40 | 118 | 15 | 2 | 1 |

MONCTON, N.-B., 31 mars 1910.

J. J. WALKER, *comptable du service mécanique.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la houille, de l'huile et des chiffons consommés par les locomotives durant l'exercice terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Locomotives, parcours. | Consommation. | | | | | Consommation moyenne par 100 milles. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tonnes de houille. | Chopines d'huile pour soupapes. | Chopines d'huile pour locomotives. | Livres de graisse. | Livres d'étoupe en laine. | Livres de houille. | Chopines d'huile à soupape. | Chopines d'huile à locomotives. | Livres de graisse. | Livres d'étoupe en laine. |
| 1909. | | | | | | | | | | | |
| Avril | 729,866 | 42,233 | 10,042 | 20,953 | 2,183 | 549 | 12,962 | 1.38 | 2.87 | .30 | .08 |
| Mai | 665,177 | 35,362 | 8,967 | 19,022 | 2,057 | 973 | 11,910 | 1.35 | 2.86 | .31 | .15 |
| Juin | 666,444 | 32,917 | 8,960 | 19,535 | 2,406 | 697 | 11,064 | 1.34 | 2.93 | .36 | .10 |
| Juillet | 738,978 | 36,180 | 9,570 | 20,664 | 2,193 | 757 | 10,967 | 1.30 | 2.80 | .30 | .10 |
| Août | 688,738 | 32,781 | 9,144 | 19,340 | 2,609 | 580 | 10,661 | 1.33 | 2.81 | .38 | .09 |
| Septembre | 698,948 | 35,611 | 9,294 | 19,386 | 1,961 | 533 | 11,413 | 1.33 | 2.77 | .28 | .08 |
| Octobre | 726,528 | 39,213 | 9,573 | 20,060 | 2,281 | 1,020 | 12,090 | 1.32 | 2.76 | .31 | .14 |
| Novembre | 736,994 | 42,829 | 10,047 | 20,075 | 2,160 | 470 | 13,017 | 1.36 | 2.72 | .29 | .06 |
| Décembre | 765,676 | 46,849 | 10,512 | 21,401 | 1,984 | 617 | 13,706 | 1.37 | 2.80 | .26 | .08 |
| 1910. | | | | | | | | | | | |
| Janvier | 727,778 | 44,817 | 10,088 | 19,642 | 2,013 | 453 | 13,794 | 1.39 | 2.70 | .28 | .06 |
| Février | 686,791 | 43,445 | 9,593 | 19,539 | 2,342 | 779 | 14,170 | 1.40 | 2.84 | .34 | .11 |
| Mars | 776,568 | 46,276 | 10,343 | 22,011 | 2,508 | 836 | 13,348 | 1.33 | 2.83 | .32 | .11 |
| Totaux | 8,608,486 | 478,513 | 116,133 | 241,628 | 26,697 | 8,264 | 12,451 | 1.35 | 2.81 | .31 | .10 |

J. J. WALKER,
*Comptable de la force motrice.*

MONCTON, N.-B.,
31 mars 1910.

Suit, un compte rendu des travaux exécutés dans le service des locomotives de Moncton pendant l'année:—

*Atelier de montage*—

24 locomotives ont été en partie reconstruites.
59 locomotives ont été réparées généralement.
10 locomotives ont reçu des réparations importantes.
121 locomotives ont reçu des réparations légères.
2 locomotives ont été converties de compound, en locomotives à simple cylindre.

*Ateliers des chaudières*—

On a confectionné:—

42 tôles latérales.
39 plaques tubulaires.
15 portes en tôle.
61 boîtes à feu ont été renforcées.
2 boîtes à feu ont été faites.
23,899 tubes ont été posés.
2,183 tubes nouveaux ont été confectionnés.
22,777 tubes réparés.

86 chaudières éprouvées.
1 chaudière du service d'eau a été réparée.
25,000 entretoises ont été posées.
41 traverses d'avant ont été faites et 13 ont été réparées.
55 trucks Sterlingwood ont été réparés.
24 cendriers ont été construits.
60 parois de cendriers ont été faites.
187 souches de cheminées ont été faites.
61 cendriers ont été réparés.
98 trucks de tender ont été réparés.
51 souches de cheminées avec leurs capuchons ont été faites.
24 réservoirs ont été faits.
10 roues motrices ont été rivées.
500 chaînons ont été faits.
25 plaques de garde pour le pelletage du charbon ont été faites.
47 châssis de tender ont été réparés.
8 pavillons ont été réparés.
1 pavillon de locomotive a été refait.
4 tenders ont été reconstruits.
4 chasse-neige ont été ferrés.
6 glissoirs à charbon ont été faites.
4 cousinets de truck ont été reconstruits.
60405 ferrules nouvelles en cuivre ont été faites.

*Atelier des forgerons—*

Ouvrage effectué dans cet atelier:
1,781,788 livres de fer forgé, y compris 642, 933 livres de chevilles, et 630,036 livres d'acier forgé.

*Fonderie pour pièces en laiton—*

Voici le travail effectué dans cet atelier:
350,510 livres de supports.
64,610 livres de pièces en laiton.
13,568 livres de métal antifriction.
32,012 de plomb antimonial.
622 livres de garnitures métalliques.

*Atelier des patrons—*

Les patrons suivants ont été faits ou réparés:
299 pour la fonte.
109 pour l'acier et la fonte malléable.
455 pour le coulage des cuivres.
45 pour la fonte ont été réparés.
63 pour l'acier et fonte malléable.
129 pour coulage de laiton, (réparation).
37 ont été modifiés pour le coulage de la fonte.
8 ont été modifiés pour le coulage de l'acier.
7 ont été modifiés pour le coulage du laiton.

*Atelier des machines—*

On a posé:
163 bandages de roues motrices.
19 essieux moteurs.
7 bandages de roues de support ont été tournés, et 2 frettés.
1,868 bandages de roues tournés, 588 ont été percés et 419 frettés.
347 bandages de roues tournés, 588 ont été percés et 419 frettés.

287 bandages de trucks de locomotives ont été tournés, on en a percé et fretté à chaud 241.
902 bandages de trucks de tenders ont été tournés, on en a percé et fretté 414
84 essieux de tenders ont été posés.
14 essieux de tenders ont été posés.
3 roues motrices ont été munies de leurs centres et montées.
100 ressorts de sacs à tuyaux.
4,000 chevilles et tenons de locomotives ont été fais.
21,540 livres d'écrous.
7,079 chevilles tournées ont été filetées.
672,694 d'autres chevilles ont été filetées.
271,250 livres d'écrous ont été taraudés.
68,000 livres d'écrous ont été taraudés à neuf.
800 bagues de garnitures de pistons ont été faites.
17,195 tenons de locomotives ont été tournés.
15 boutons de manivelle ont été faits.
6,000 boulons de rapiécetage ont été faits.
2 boîtes à vapeur ont été confectionnées.
2 plaques frottantes de tiroirs et six tiges de pistons.
7 pistons.
3 plateaux de cylindres.
7 tiges conductrices, et coulisseaux.
11 cylindres et demi-selles.
16 portes de boîtes à fumée et cadres.
2 cloches de locomotives.
46 roues de tender et 8 roues de truck de locomotives ont été calées dans leurs essieux.

Il a été fait en outre une grande quantité de réparations, et de pièces telles que jougs, cheminées et leurs bases, supports pour trucks arrières, retortes, tôles latérales, etc.

Les réparations faites soit aux moteurs des wagons locomobiles soit aux machines des ateliers ont constitué une forte somme de travail.

*Atelier du mouvement—*

166 pièces de joints ont été percées et posées.
612 écrous de joints et rondelles ont été faits et posés à la machine.
231 boulons de joints ont été faits.
24 boulons et coussinets ont été posés.
490 boîtes de roues motrices ont été percées et montées sur tourillons.
8 boîtes de roues motrices ont été faites et 450 ont été rabotées.
10 cylindres de pompes et 4 cylindres à air ont été percés.
276 brides d'excentriques et leur poulies ont été réparées.
112 goupilles de coulisses et coulisseaux ont été renouvelés.
4 tables de tiroirs ont été faites et posées.
258 barres d'excentriques ont été réparées.
42 tiroirs ont été faits et 34 munis de leurs glaces.
164 autres armatures de tiroirs ont été réparées.
127 supports de tiroirs ont été réglés et 26 ont été posés à la machine.
25 tiges de pistons ont été réparées et 59 ajustées à leurs tés.
126 douilles de tiges latérales ont été percées.
273 boulons à large tête ont été posés.
178 coussintes en bronze à petites extrémités ont été posés.
149 coussinets en bronze à larges extrémités ont été posés.
108 coussinets de roues motrices en bronze ont été redoublés.
62 coussinets usés ont été doublés.

235 nouveaux coussinets ont été fabriqués et posés.
52 coussinets de grandes barres de connexions ont été faits et 19 ont été ajustés à nouveau.
132 cales de grandes barres de connexions ont été posées et 152 boulons ont été faits.
411 tôles latérales ont été faites et posées.
336 boutons de manivelles ont été réparés.
26 rondelles de boutons de manivelles et 263 écrous ont été faits.
46 clavettes de tés ont été posées.
214 tiges latérales ont été réparées.
526 coussinets de tiges latérales en bronze ont été faits et posés.
109 dés d'arbres de relevage ont été réparés et 10 ont été ajustés aux tourillons.
8 chapeaux de régulateurs et 96 tiges de leviers ont été réparés.
125 tés de piston ont été doublés à nouveau de métal antifriction et polis.
60 boulons de tés ont été faits et 83 clefs de bielles et clavettes ont été posées.
9 bras d'arbre de relevage ont été faits et 144 ont été doublés à neuf de métal antifriction et ajustés.
69 coussinets de boîtes d'arbre de relevage ont été faits et posés.
39 grandes barres de connexions et 38 coulisses ont été réparées.
129 brides d'excentriques ont été ajustées à leurs poulies.
4 coulisseaux ont été faits et 48 ont été réparés.
36 leviers de changement de marche ont été réparés.
26 bagues de garnitures de tiges de soupapes ont été faites.
11 bagues de pistons ont été alésées et posées.
10 cales de remplissage à larges arêtes ont été faites.
98 clefs de grandes barres ont été faites et posées.
1 té a été fait.
82 boulons de grandes barres ont été renouvelés.

*Atelier de tournage des pièces en laiton*—

72 robinets de boîtes à vapeur ont été faits.
150 injecteurs ont été réparés et 36 clapets de refoulement, d'injecteurs ont été faits.
20 pompes à air ont été réparées.
24 leviers de cloches ont été faits.
24 robinets d'essai et 24 robinets de tubes indicateurs ont été faits.
200 robinets de cylindres ont été faits.
72 robinets de petits tenders et 18 robinets de vidange ont été faits.

En outre, ont été confectionnés:—

250 étuis de hampes de pavillons.
300 coussinets en bronze de trucks de locomotives.
150 vis et écrous de cames de frein.
800 godets graisseurs de tiges de pistons.
24 soupages d'échappement de boîtes à vapeur.
100 godets graisseurs.
130 gabarits de roues.
300 outils à emboutir et 100 alésoirs.

On a réparé:—

550 manomètres.
170 vérins.
300 robinets.
50 jeux de tubes et 40 jeux de dés.
20 coupoirs pour tubes.
60 disques lanternes électriques de tête ont été réparés.

En outre, une forte quantité de graisseurs et de régulateurs, de pompes à air et de modérateurs de pompes, de freins et de cylindres à air, de garnitures de chaudières ont reçu d'importantes réparations.

*Atelier des tenders—*

55 chasse-pierres et 5 pavillons ont été construits.
2,144 masses, 79 clefs-anglaises et 762 marteaux et manches de ciseaux ont été faits.
32 sièges de serre-frein avec coussins ont été faits.
3 tenders ont été agrandis.
300 boisages de pompes ont été faits.
8 cadres de trucks de tenders ont été réparés, ainsi que 7 trucks de tenders.
10 tenders ont reçu des réparations légères et 85 d'importantes.
36 pavillons ont été réparés.
10 cadres de tenders ont été réparés.
16 coussins ont été confectionnés.

On a construit:—

3 tenders complets.
4 brouettes, 7 wagonnets et 3 trolleys.
66 brouettes, wagonnets et wagonnets des tournées ont été réparés.
189 passerelles latérales ont été faites.
66 traverses frontales ont été faites.
144 supports de disques lanternes de tête.
12 lames de ressorts ont été faites et posées.
23 axes de freins ont été faits.
55 outils, 36 nécessaires de mécaniciens et 20 nécessaires de tenders ont été faits.
66 fonds de lanternes de branchement ont été faits.
507 caisses d'emballage ont été faites.
31 tabliers de sièges de serre-freins ont été faits et posés.
175 toiles de pavillons ont faites.
112 cadres pour coussins ont été faits et 74 ont été réparés.

*Ateliers des cuivres et articles en fer battu—*

12,556 accouplements de tuyaux flexibles ont été montés sur nouveaux tuyaux.
5,188 accouplements de tuyaux de vapeur et tuyaux avertisseurs ont été montés sur nouveaux tuyaux.
18,622 coussinets ont été doublés.
23 tuyaux de réservoirs ont été faits et 56 ont été réparés.
142 lanternes de queue ont été réparées.
409 feux de branchement ou feux-signaux ont été réparés.
128 boîtes à huiles et 119 graisseurs ont été réparés.
11 réservoirs d'huile ont été réparés.
219 feux de tête ont été réparés.
1,087 pieds de tuyaux galvanisés ont été montés.
622 jeux de garnitures métalliques ont été faits.
8,016 tuyaux et raccords de vapeur ou de freins à air ont été réparés.
300 jeux de garnitures de tiges de soupapes ont été faits.
1,206 chapeaux de godets graisseurs ont été faits.
127 réservoirs ont été faits.
10 lampes de manomètres ou de tubes indicateurs d'eau ont été réparées.
135 fanaux ont été faits.
40 réservoirs de lampes à huiles ont été faits.

On a réparé sur 82 locomotives les tuyaux de vapeur et des freins à air Westinghouse.

De nombreux travaux ont été exécutés en réparation ou en transformation de la plomberie, dans les locaux suivants: bureau de la cour, hangar à marchandises, dortoir, ateliers de Moncton, local de nettoyage des wagons et gare extérieure.

Des réparations importantes ont été faites à la chaudière de l'appareil de chauffage de la garc de Norton; elle a aussi été agrandie.

On a réparé au cours de cette année les lavabos, robinets, ventilateurs, water-closets, les accessoires en laiton, la tuyauterie, etc., des wagons de voyageurs en réparations dans les ateliers des wagons.

Des réparations et des modifications ont aussi été faites à la tuyauterie en cuivre, aux pompes, tuyaux réchauffeurs et d'expiration, tuyauterie de cuivre sur les locomotives, ainsi que tous les tuyaux de fer, tuyaux de ventilations, etc.

On a réparé et replacé les lattes d'enveloppes de cylindres, de 82 locomotitves.

*Service d'eau—*

Ce service a été maintenu en bon état sur tout le parcours de la ligne.

*Ateliers de wagons—*

On a reconstruit les wagons suivants:—

17 plates-formes, 1 à marchandises, couvert.

Ont été modifiés:—

2 wagons-plates-formes transformés en wagons à pulpe.

1 wagon-plate-forme en *flanger.*

Ont reçu d'importantes réparations:—

6 wagons-calons, 34 wagons dortoirs, 4 wagons-restaurants, 2 wagons d'administration, 79 wagons de première classe, 56 de seconde classe, 29 d'émigrants, 43 fourgons à bagages, 15 wagons-poste, 15 wagons-freins, 302 wagons de marchandises, 2 *flangers,* 8 wagons--chasse-neige.

Ont reçu des réparations légères:—

2 wagons-salons, 18 wagons-dortoirs, wagons-restaurants, 12 wagons d'administration, 45 de première classe, 25 de seconde classe, 15 d'émigrants, 34 à bagages, 20 poste, 3 wagons-freins, 2 auxiliaires et 10,541 à marchandises.

Ont été raclés et nettoyés à chaud, peints et vernis:—

2 wagons-salons, 3 dortoirs, 2 restaurants, 28 de première classe, 4 de seconde classe, 5 d'émigrants, 4 à bagages, 4 poste.

Ont été peints et vernis:

2 salons, 7 dortoirs, un restaurant, 28 de première classe, 33 de seconde classe, 8 d'émigrants, 17 à bagages, 6 poste.

Ont été nettoyés et vernis:

2 wagons-salons, 16 dortoirs, 1 d'administration, 29 de première classe, 13 de seconde classe, 4 d'émigrants, 12 à bagages, 6 poste, 2 wagons-

Ont été grattés, peints et vernis:—

2 wagons-salons, 6 dortoirs, 1 restaurant, 7 de première classe, 7 de seconde classe, 9 d'émigrants, 10 à bagages, 3 poste.

Ont été nettoyés, repeints et vernis:—

3 wagons-dortoirs, 1 wagon d'administration, 3 de première classe, 2 de seconde classe, 3 d'émigrants.

Ont été peints et marqués:

145 wagons à marchandises couverts, 121 wagons-plates-formes, 19 wagons découverts, 5 wagons à clapet, 2 wagons-fiangers, 2 wagons-chasse-neige.

223 wagons ont été pesés à nouveau, et marqués.

462 wagons ont été remarqués, les lettres I.C.R., ont été changées en I.R.C.

5,3376 roues neuves pleines ont été percées et calées sur leurs essieux.

3,140 roues pleines de seconde main ont été percées, et calées sur leurs essieux, ainsi que,
116 roues d'acier neuves.
503 roues d'acier de seconde main.
1,600 bandages d'acier ont été tournés, ainsi que
716 essieux nouveaux, et
3,815 essieux de seconde main.
9,700 roues ont été décalées de leurs essieux.
117 locomotives et tenders ont été peints, marqués et vernis.
3 tenders ont été peints, marqués et vernis.
153 wagons de marchandises ont été munis de freins à air à action directe.
71 wagons de marchandises, chasse-neige et flangers ont été munis de freins à air.
783 tampons de wagons ont été faits.
973 axes de frein ont été faits.
3 wagonnets de chantiers ont été outillés et peints.
596 wagons de marchandises ont été munis de l'appareil de désengrenage Acme.
5 wagons Hart convertibles, ont été exhaussés sur leurs planches latérales et de bout.
200 trucks de wagons nouveaux de marchandises en bois ont été construits et posés.
8 chasse-pierre de locomotives ont été faits.
180 lames de ressorts de trucks ont été faites.
345 barres suspension pour trucks ont été faites.
551 poutres latérales de trucks ont été faites.
1,098 poutres de traction ont été faites.
923 rideaux de locomotives ont été faits.
24 trucks de fourgons à bagage et à 104 de wagons à marchandises ont été réparés.
16 marchepieds et deux passerelles ont été réparés.
8 coffres-forts de trains ont été réparés.

On a effectué au cours de l'année une quantité de réparations aux casiers à billets, étagères, bureaux et chaises, boîtes d'outils, échelles, portes de bureaux, serrures, on a remplacé des vitres cassées, etc.

En outre des boiseries préparées en cas de réparations, etc., 2,757,174 pieds ont été manufacturés sur commandes.

On a complété et livré huit cent soixante-six commandes faites par des manufactures et livrées au magasin.

En outre, de nombreuses pièces sans importance ont été faites ou réparées à Moncton, et l'on a beaucoup fait pour les services de la voie et de l'exploitation, ainsi que pour le matériel nouveau.

Voici maintenant les travaux spéciaux exécutés dans les nouveaux ateliers:—

On a installé une grue hydraulique à l'extrémité sud de l'atelier de montage.
Un monte-charge à air à l'usine à gaz.
Une grue a été installée pour l'enlèvement du charbon et des scories de l'usine à gaz.
Un réservoir à air a été installé dans les caves de l'usine à gaz
Une pompe à air a été installée dans l'usine à gaz.
Un monte-charge à chaîne pour le charbon a été installé.
Un générateur a été posé dans l'usine électrique.
Un moteur a été posé pour les chauffeurs.
Deux chaudières Babcock et Wilcox ont été enlevées des vieux ateliers, réparées et installées dans la nouvelle usine électrique.
Toute la tuyauterie de chauffage des nouveaux ateliers a été complétée.

En outre des travaux ci-dessus, il en a été fait de nombreux pour l'installation des nouveaux ateliers, soit avant soit après y avoir effectué le déménagement; installation des machines, confection de soutes, boîtes à râteliers pour outils, armoires, râteliers de fer, hangars à charbon, petits bureaux, trottoirs, etc.

Les machines nouvelles ci-dessous mentionnées ont aussi été installées dans les ateliers de Moncton:—

*Atelier des machines—*

1 tour à essieux de wagon.
1 presse à roues de locomotive.
1 presse pour boîtes de roues.
2 machines à aiguiser.
10 tours de différents calibres, à grande vélocité.
1 machine à tailler les écrous.
2 poupées de meule à aiguiser.
1 machine à entretoises.
1 machine à tarauder les écrous.
1 drille ordinaire.
1 perceuse.
1 machine à limer.
3 perceuses à compresseurs.
1 tour à essieux de locomotive.
1 presse à roues de wagon.
1 perceuse à roues de wagon.
1 perceuse à cylindres
1 perceuse radiale.
1 perceuse à tringles de locomotive.
1 fraiseuse verticale pour tringles.
1 perceuse horizontale.
1 meule d'aiguisage pour outils.
1 machine à aiguiser.

*Atelier de montage—*

1 machine à fileter les tubes.
1 foret de 32 pouces pour le travail courant.
1 machine à cintrer les tubes.
2 tours à boulons.
1 machine à aiguiser.

*Atelier des chaudières—*

1 machine à fendre le fer pour le travail courant.
1 machine à découper pour tôles minces.
1 machine à aiguiser les outils.
1 machine à nettoyer les carneaux.
1 drille à six broches pour les tôles de tuyaux et les cadres de foyers.
1 presse à river.
1 drille à compresseur pour le travail courant.
1 presse hydraulique pour collerettes de tuyaux.
1 poinçon.

*Atelier de mouvement—*

2 tours pour l'aiguisage et les réparations des outils.
1 tour à aiguisage pour le travail courant.
1 tour à grande vélocité pour le travail courant.
2 tours à boulons pour le travail courant.
2 tours à roder les tiges.

2 presses à compresseur.
3 limeuses pour clefs et cales, etc.
1 machine à aiguiser pour tous les outils.
1 machine à aiguiser à pointe recourbée pour outils.
1 tour pour pièces latérales de voitures.
1 rodoir pour chaînons.

*Atelier des pièces en fer battu et en cuivre—*

1 poinçon.
1 machine à fileter les tuyaux.
1 cisaille circulaire à découper.

*Atelier de forgeron—*

1 machine à cintrer, pour ressorts.
1 machine à tailler les boulons.
1 machine à aiguiser les outils.
1 machine à tailler les limes.
1 machine à affiler.
1 meule à aiguiser.
1 machine à écrous.
2 souffleurs pour forges.
1 machine aspirante pour la fumée des forges.

*Atelier des patrons—*

1 meule pour le travail courant.
1 rabot à main et outil d'assemblage pour les patrons
1 établi à scier.
1 tour pour les patrons.
1 meule à émeri.
1 une scie à lame sans fin pour patrons.
1 machine à boite à noyau.
1 machine à boîte à noyau.
1 scie à pédales.

*Atelier des wagons de marchandises—*

1 drille à compresseur pour travail courant.
1 machine à fileter les tuyaux.

*Atelier des tenders—*

1 drille à compresseur pour le travail courant.
1 meule à aiguiser.

*Atelier des tapissier—*

1 appareil de nettoyage par le vide.

*Atelier d'ébénisterie—*

1 machine à mouler.
1 tour.
1 scie à lame sans fin.
1 dé et une scie.
1 meule à émeri.
1 cadre de meule.
1 machine à mouler pour panneaux de portes etc.
1 marchine à repousser, pour moulures, etc.
1 scie à refendre, de 20 pouces pour le travail courant.

*Atelier de menuisier—*

1 machine à tenons.
1 foret de diamètre moyen.
1 cadre de meule.

On a effectué dans l'atelier des locomotives de Richmond les travaux réguliers dont l'énumération suit:

7 locomotives ont reçu des réparations importantes et 175, des réparations spécifiques.
24 chaudières ont été éprouvées.
3 boîtes à feu ont été doublées.
1 jeu de roue motrice a été réparé, on a posé des bandages neufs.
3 on a tourné 3 bandages de roues motrices.
18 bandages de truck de locomotive ont été tournés.
129 trucks de tender et bandages de wagons ont été tournés.
9 roues de truck nouvelles de tender ont été posées.
11,880 boulons ont été forgés.
28,200 boulons ont été vissés, et
1285 tenons.
6 locomotives et tenders ont été peints.
221 jeux de garnitures métalliques de tige de piston ont été accouplés.
224 jeux de garnitures métalliques de tige de soupape ont été assemblés.

Dans l'atelier de réparation des wagons on a réparé au cours de l'année, un nombre important de wagons.

Il a été fait aussi de nombreux travaux, dans les ateliers de locomotives et de wagons pour les services de la voie et de la traction.

Voici les travaux courants exécutés par le service des locomotives de Rivière-du-Loup:

20 locomotives ont subi des réparations importantes, 6 en ont subi de moyenne importante et 25 de spécifiques.
1 nouvelle tôle de tuyau et une plaque latérale ont été posées.
44 nouveaux tubes ont été posés.
4,707 tubes ont été vérifiés à la soude et posés.
7 boîtes à feu ont été rapiécées.
71 chaudières éprouvées.
81 bandages de roues motrices tournés.
59 bandages de trucks de locomotives ont éaé tournés.
160 trucks de tenders tournés.
2 cylindres à demi-selles ont été posés.
1 bouton de manivelle a été fait et posé.
23 chasse-pierres faits et posés.
8,000 boulons ont été forgés.
28,000 boulons ont été vissés ainsi que
2,400 tenons.
900 livres d'écrous ont été rivés.
35 locomotives et tenders ont été peints.
34,000 livres de laiton de fonte ont été travaillées.
345 jeux de garnitures métalliques de tiges de piston ont été faits.
333 jeux de garnitures métalliques de tige de soupape ont été accouplés.
66,000 livres de pièces en fer forgé ont été forgées.

Les grues à charbon n$^{os}$ 6, 8, 9 et 10, ont été remises en état.

Une forte quantité de wagons ont reçu de légères réparations pendant cette année.

On a également effectué des travaux nombreux pour les services de la voie et de la traction, ainsi que dans l'atelier des wagons.

## N° 1—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 31 mars 1910.

| 1909. | Dt. | $ c. | $ c. | 1909. | Av. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 31 mars... | A coût du ch. de fer Intercolonial, à date..... | ..... | 90,994,664 06 | 31 mars... | Dominion du Canada... ..... | 90,994,664 06 |
| | Renforcement du pont..... | 10,272 26 | | | | |
| | Mis en état du chemin de fer entre Indiantown et Blackville..... | 49,994 90 | | | | |
| | Augmentation de l'installation à Halifax..... | 179,953 93 | | | | |
| | Matériel roulant..... | 10,430 54 | | | | |
| | Remise des locomotives, atelier des machines, etc., à la Rivière-du-Loup..... | 156,945 33 | | | | |
| | Rem. des locomot., etc., jonction de Chaudière | 6,834 61 | | | | |
| | Améliorations à Campbellton..... | 1,988 49 | | | | |
| | Atelier des locomotives et des wagons avec outillage, et nouv. cour des march. de Moncton | 399,400 49 | | | | |
| | Pour la partie de la ligne à voie double..... | 68,977 65 | | | | |
| | Augmentation de l'installation de Truro..... | 17,019 51 | | | | |
| | Améliorations à Newcastle..... | 2,472 16 | | | | |
| | Prolongement au quai de Dalhousie..... | 27,500 00 | | | | |
| | Amélioration de l'installation sur la ligne..... | 100,565 28 | | | | |
| | Améliorations à Pointe-Tupper..... | 3,998 88 | | | | |
| | Détournement de ligne entre Sydney-Mines et la rivière George..... | 20,256 36 | | | | |
| | Détournement de la ligne à Chatham et embranchement jusqu'au quai..... | 5,228 44 | | | | |
| | Nouv. mach. p. atelier de locom. et de wagons. | 95,799 43 | | | | |
| | Augmentation du service d'eau..... | 42,182 26 | | | | |
| | Améliorations à Mulgrave..... | 18,403 15 | | | | |
| | Augmentation de l'installation de Pictou..... | 800 64 | | | | |
| | Améliorations à Loggieville..... | 25,474 27 | | | | |
| | " Sackville..... | 7,875 81 | | | | |
| | Nouvelles plaques tournantes..... | 2,696 13 | | | | |
| | Const. d'un pass. supérieur à Roberts, à environ 2 milles au nord de la gare Londonderry.... | 43 14 | | | | |
| | Augmentation de l'installation à Sainte-Flavie. | 3,754 26 | | | | |
| | Améliorations à North-Sydney..... | 5,771 37 | | | | |
| | Bâtiment original..... | 6,644 09 | | | | |
| | Voie d'évitement à Moncton..... | 1,975 15 | | | | |
| | Améliorations à Sainte-Rosalie..... | 3,540 32 | | | | |
| | Détournement de la ligne en vue d'éliminer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville..... | 1,300 00 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Passage souterrain à Eastville, à environ 1 mille au sud de la gare de Londonderry..... | | 68 75 | | | |
| | | 1,278,467 60 | | | |
| MOINS—A prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 1908-9..... $ 4 90 | | | | | |
| Agrandissement de l'install. à Stellarton, 1908-9..... 53 25 | | | | | |
| | | 58 15 | | | |
| | | | 1,278,409 45 | Dominion du Canada..... ..... | 1,278,409 45 |
| | | | 92,273,073 51 | | 92,273,073 51 |

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

## N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DES RECETTES pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

| Dépenses. | $ c. | Recettes. | $ c. |
|---|---|---|---|
| Entretien de la voie et des ouvrages.. | 1,622,279 75 | Transport de voyageurs..... | 2,765,884 66 |
| Entretien de l'équipement..... | 1,851,792 68 | " marchandises..... | 6,048,884 18 |
| Traction..... | 179,882 61 | Transp. de la malle et des messageries | 408,847 66 |
| Transports..... | 4,784,667 76 | Divers..... | 44,618 49 |
| Dépenses générales..... | 206,447 53 | | |
| | 8,645,070 33 | | |
| Solde..... | 623,164 66 | | |
| | 9,268,234 99 | | 9,268,234 99 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

## N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES STRUCTURES, exercice terminé le 31 mars 1910.

| | $ c. |
|---|---|
| N° 1. Surintendance..... | 49,342 18 |
| " 2. Ballast..... | 23,940 44 |
| " 3. Traverses..... | 226,214 80 |
| " 4. Rails..... | 222,626 34 |
| " 5. Autre matériel de voie..... | 128,667 88 |
| " 6. Chaussées et voies..... | 533,502 52 |
| " 7. Déblaiement de la neige, sable et glace..... | 91,124 39 |
| " 9. Ponts, viaducs et ponceaux..... | 66,082 76 |
| " 10. Passage supérieur et inférieur..... | 410 86 |
| " 11. Passage à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux..... | 37,516 41 |
| " 12. Clôtures para-neige et contre le sable, abris contre la neige..... | 9,802 55 |
| " 13. Signaux et appareils de déraillement..... | 5,252 09 |
| " 14. Lignes de téléphone et de télégraphe..... | 696 47 |
| " 16. Bâtiments, accessoires et terrains..... | 140,304 89 |
| " 17. Docks et quai..... | 21,141 98 |
| " 18. Outillage de voie et accessoires..... | 22,810 34 |
| " 22. Accidents..... | 404 02 |
| " 23. Papeterie et imprimerie..... | 3,666 78 |
| " 25. Divers..... | 1,585 93 |
| " 26. Entretien de voies communes, cours et autres, etc.—Dt..... | 44,161 18 |
| | 1,629,254 81 |
| " 27. Entretien de voies communes, cours et autres—Av..... | 6,975 06 |
| | 1,622,279 75 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

## N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT, exercice terminé le 31 mars 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 28. | Surintendance | 54,483 94 |
| " 29. | Locomotives—Réparations | 626,048 65 |
| " 30. | " —Renouvellements | 133,333 32 |
| " 35. | Wagons de trains de voyageurs—Réparations | 271,828 78 |
| " 36. | " " " —Renouvellements | 66,666 60 |
| " 38. | " " de marchandises—Réparations | 483,914 60 |
| " 39. | " " " —Renouvellements | 100,000 08 |
| " 44. | Equipement flottant—Réparations | 4,171 50 |
| " 47. | Machineries et outils d'ateliers | 33,297 73 |
| " 49. | Accidents | 451 02 |
| " 50. | Imprimerie et papeterie | 10,183 90 |
| " 51. | Entretien de l'équipement comme aux terminus—Dt | 3,819 87 |
| " 52. | Divers | 30,312 76 |
| " 53. | Equipement de travail—Réparations | 27,204 93 |
| " 54. | " " —Renouvellements | 6,075 00 |
| | | 1,851,792 68 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL.

FRAIS DE TRACTION, exercice clos le 31 mars 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 57. | Surintendance | 53,801 72 |
| " 58. | Agences extérieures | 61,587 67 |
| " 59. | Publicité | 37,232 56 |
| " 60. | Papeterie et imprimerie | 24,810 53 |
| " 61. | Traction commune | 2,392 10 |
| " 62. | Divers | 58 03 |
| | | 179,882 61 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL.

FRAIS DE TRANSPORT, exercice clos le 31 mars 1910.

| | | $ | c. |
|---|---|---|---|
| N° 66 | Surintendance | 79,598 | 10 |
| 67 | Sorties des trains | 142,103 | 79 |
| 68 | Employés de gare | 626,729 | 85 |
| 69 | Pesage et service des wagons-d'associations | 1,622 | 69 |
| 70 | Parcs à bestiaux et élevateurs à grain | 2,319 | 44 |
| 72 | Fournitures et frais de gares | 86,785 | 21 |
| 73 | Chefs des cours et leurs employés | 33,544 | 40 |
| 74 | Conducteurs des cours et serre-freins | 121,899 | 35 |
| 75 | Machinistes pour aiguillage dans les cours et les signaux | 12,854 | 37 |
| 76 | Fournitures et frais relatifs aux cours | 18,793 | 09 |
| 77 | Mécaniciens des cours | 112,975 | 08 |
| 78 | Frais des remises de locomotives | 27,497 | 16 |
| 79 | Combustible pour locomotives des cours | 152,678 | 03 |
| 80 | Eau pour locomotives des cours | 9,608 | 12 |
| 81 | Lubrifiage pour locomotives des cours | 3,767 | 49 |
| 82 | Autres fournitures pour locomotives des cours | 2,456 | 12 |
| 83 | Services des voies communes et terminus—Dt | 104,241 | 79 |
| 86 | Mécaniciens de voies | 482,068 | 52 |
| 87 | Frais des remises de locomotives—Voies | 234,189 | 21 |
| 88 | Combustible pour locomotives de voies | 1,490,049 | 28 |
| 89 | Eau pour locomotives de voies | 49,728 | 48 |
| 90 | Lubrifiage pour locomotives des cours | 24,063 | 61 |
| 91 | Autres fournitures pour locomotives de voies | 13,465 | 61 |
| 94 | Employés des trains | 629,430 | 57 |
| 95 | Fournitures de trains ; frais | 177,702 | 04 |
| 96 | Aiguilles, appareils de bloc, signaux, service | 13,250 | 71 |
| 97 | Signaleurs aux croisements et aux portes | 12,717 | 31 |
| 98 | Service de pont levis | 3,807 | 06 |
| 99 | Accidents | 16,312 | 51 |
| 100 | Télégraphe et téléphone, opération | 10,547 | 33 |
| 101 | Opération de l'équipement flottant | 42.321 | 54 |
| 103 | Papeterie et imprimerie | 53,491 | 87 |
| 105 | Divers | 21,860 | 58 |
| 106 | Pertes et dommages—Marchandises | 29,606 | 30 |
| 107 | " " —Bagages | 157 | 84 |
| 108 | Dommages aux propriétés | 5,613 | 42 |
| 109 | " aux troupeaux sur droits de passage | 2,290 | 04 |
| 110 | Accidents, blessures | 7,514 | 36 |
| 111 | Service des voies communes—Dt | 11,212 | 38 |
| | Av. | 4,870,874 | 65 |
| N° 84 | Service des voies communes et terminus—Av | 86,206 | 89 |
| | | 4,784,667 | 76 |

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

## N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX, exercice clos le 31 mars 1910.

| | | $ | c. |
|---|---|---|---|
| N° 113 | Appointements et frais d'agents en général | 19,696 | 93 |
| 114 | " " employés des bureaux de la gare | 86,889 | 05 |
| 115 | Fournitures et frais des bureaux en général | 3,454 | 23 |
| 116 | Frais d'avocats | 7,307 | 61 |
| 118 | Frais du service des secours | 8,000 | 00 |
| 119 | Pensions | 63,313 | 85 |
| 120 | Imprimerie et papeterie | 12,214 | 21 |
| 121 | Autres frais | 5,571 | 65 |
| | | 206,447 | 53 |

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL DU CANADA.

### Comptes des magasins généraux, exercice clos le 31 mars 1910.

| Débit. | $ c. | $ c. | Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| A balance, 31 mars 1909 | ..... | 1,599,094 59 | Par émission de l'année close le 31 mars 1910 | 3,363,105 44 | |
| Achats de l'année close le 31 mars 1910 | 2,800,212 24 | | Ventes de matériel, combustible | 35,618 31 | |
| Frais provenant des autres départements | 277,057 54 | | Ventes de vieux matériel | 189,526 36 | |
| Main d'œuvre | 151,745 77 | | | | 3,588,250 11 |
| Feuilles de paye du personnel | 3,321 66 | | | | |
| | | 3,232,337 21 | Balance— | | |
| | | | Réserves ordinaires, combustible compris | 928,804 27 | |
| | | | Matériel des chaussées et des ponts | 314,377 42 | |
| | | | | | 1,243,181 69 |
| | | 4,831,431 80 | | | 4,831,431 80 |

(Sgn.) S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

(Sgn.) C. F. BURNS,
*Vérificateur des dépenses, C.F.J.*

Moncton, N.-B.

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—ÉTATS DU CONTROLEUR.

### Bilan général, exercice clos le 31 mars 1910.

| Débit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|
| A espèces | | 0 02 |
| Magasins généraux | | 1,243,181 69 |
| Chefs de gare | | 136,204 02 |
| Receveur général—Compte fonds de prévoyance | | 457,684 76 |
| Compte en suspens de l'Auditeur | | 7,743 27 |
| Argent comptant, compte transit | | 5,815 52 |
| Réserve des commissaires | | 25,757 79 |
| Frais en suspens pour voies et équipement | | 6,085 69 |
| A registre des compagnies et des particuliers— | | |
| Acadia Coal Co | 1,213 27 | |
| Lignes de la côte de l'Atlantique | 1 95 | |
| Lignes Armour Car | 0 54 | |
| H. & A. Allan | 13 35 | |
| Atlantic and Lake Superior Ry | 1,837 39 | |
| Atlanta, Birmingham and Atlantic Ry | 0 26 | |
| Atchison, Topeka and Santa Fe Ry | 3 17 | |
| Steamship 'Amelia' | 0 70 | |
| Austin Lumber Co | 368 18 | |
| Boston and Maine Ry | 343 10 | |
| Baltimore and Ohio Ry | 24 87 | |
| Boston and Albany Ry | 294 68 | |
| Buffalo, Rochester and Pittsburg Ry | 2 20 | |
| E. Bigney | 17 73 | |
| Boston Steamship Co | 30 16 | |
| John Breakey | 12 12 | |
| Brown Machine Co | 314 14 | |
| Caraquet Ry | 14,083 69 | |
| Canadian Express Co | 4 71 | |
| Canadian Pacific Ry | 12,461 02 | |
| Canadian Pacific Ry. (Div. N.-B.) | 11,709 11 | |
| Charlottetown Steam Navigation Co. | 16 82 | |
| Central Vermont Ry | 407 46 | |
| A Cumberland Ry. & Coal Company | 447 36 | |
| Canada Iron Corporation | 600 51 | |
| Canadian Northern Ry | 130 17 | |
| Cincinnati, Hamilton and Dayton Ry | 43 46 | |
| Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry. | 39 68 | |
| Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry | 38 37 | |
| Chicago, St. Paul, Minneapolis and Omaha Ry. | 4 00 | |
| Chicago and North Western Ry | 14 66 | |

| Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|
| Par Dominion du Canada | | 1,534,146 92 |
| Marchandises non réclamées | | 67 21 |
| Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Édouard | | 243,673 85 |
| En suspens | | 3,513 50 |
| Compte renouvellement de l'équipement | | 376,959 98 |
| Compte renouvellement des rails | | 150,000 00 |
| Transport, compte transit | | 6,943 01 |
| Par registre des particuliers et des compagnies— | | |
| Amherst Malleable Iron Company | 40 42 | |
| Cape Breton Ry | 17 57 | |
| Chatham Ry | 0 07 | |
| Chappell Bros | 267 50 | |
| J. & A. Culligan | 226 20 | |
| Colonial Granite Co | 125 00 | |
| Cornwall and York Cotton Mills Co | 430 18 | |
| L. E. Couture | 346 70 | |
| Ministère de la Justice | 1,000 00 | |
| Dubs & Co | 98 63 | |
| Dominion Express Co | 9 50 | |
| Dominion Bridge Co | 20 87 | |
| G. Dumont | 95 00 | |
| Douglas Bros | 400 00 | |
| W. H. Duffy | 288 85 | |
| Elmsdale Co | 1,190 18 | |
| T. E. Fernald & Co | 223 50 | |
| Grand Lake Lumber Co | 383 00 | |
| Directeur général des magasins | 129 23 | |
| Great North Western Telegraph Co | 2 48 | |
| Par L. Goodspeed & Son | 231 44 | |
| Abner Gorden | 196 72 | |
| Harris Forge Co | 391 00 | |
| J. & D. A. Harquail | 492 62 | |
| Chas. et Davidson Hill | 448 81 | |
| J. A. Kirkpatrick | 310 50 | |
| J. Lord | 100 00 | |
| W. L. Loggie & Co | 30 00 | |

| | | |
|---|---|---|
| S. Cunard & Co | 1 85 | |
| T. B. Calhoun | 5 00 | |
| G. S. Campbell & Co | 43 25 | |
| Chicago and Alton Ry | 41 | |
| Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific Ry | 17 34 | |
| Chicago, Rock Island Gulf Ry | 1 89 | |
| Chicago, Burlington and Quincy | 5 26 | |
| Central Ry. of New Jersey | 1 18 | |
| Chesapeak and Ohio Ry | 8 86 | |
| Chicago and Eastern Illinois Ry | 4 92 | |
| Central Ontario Ry | 1 53 | |
| Chicago, Indiana and Louisville Ry | 40 | |
| Chicago, Cincinnati and Louisville Ry | 7 87 | |
| Chicago, Indiana and Southern Ry | 5 04 | |
| Colchester Coal and Railway Co | 360 35 | |
| Chicago, Rock Island and Pacific Ry | 35 36 | |
| Chicago Great Western Ry | 4 36 | |
| Corbett et Floesch | 1,354 53 | |
| Copper Crown Co | 45 13 | |
| Thomas Cote | 5 24 | |
| A Frank A Cutting Co | 3 30 | |
| Charleston and Western Carolina Ry | 0 28 | |
| Canada Foundry Co | 89 14 | |
| Cincinnati and Muskingum Valley Ry | 5 50 | |
| Dominion Tar and Chemical Co | 6 25 | |
| Ministère de la Justice | ..... | |
| " des Travaux publics | 16,546 12 | |
| " de la Marine et des Pêcheries | 88 55 | |
| " de la Milice et Défense | 779 81 | |
| Dominion Atlantic Ry | 4,025 50 | |
| Dominion Coal Co | 2,212 10 | |
| Dominion Iron and Steel Co | 16,491 27 | |
| Delaware and Hudson Co | 44 18 | |
| Delaware, Lackawana and Western Ry | 14 30 | |
| Duluth, South Shore and Atlantic Ry | 0 51 | |
| Ministère de l'Intérieur | 27 70 | |
| " des Chemins de fer et Canaux | 6 24 | |
| Detroit, Toleda and Ironton Ry | 35 89 | |
| Alfred Dickie Lumber Co | 120 91 | |
| Detroit and Toleda Shore Line | 2 95 | |
| A reporter | ..... | ..... |

| | | |
|---|---|---|
| Jos. Lecours | 502 55 | |
| Nap. Mercier | 98 50 | |
| W. H. Miller | 19 00 | |
| J. T. Munro | 55 00 | |
| W. A. McKay & Co | 138 00 | |
| McKay Mining Co | 167 66 | |
| Reid McManus | 2 64 | |
| McLean Milling Co | 776 08 | |
| Nova Scotia Steel & Coal Co | 465 93 | |
| Compagnie de téléphone du Nouv.-Brunswick | 27 62 | |
| " de Construction de la Nouv.-Ecosse | 7 50 | |
| J. R. Porter | 186 00 | |
| N. Piché et Fils | 960 94 | |
| Alphonse Pineau | 208 45 | |
| Primrose Bros | 445 17 | |
| David Porter | 2 40 | |
| Entreprise de construction de Québec | 51 44 | |
| Sessenwein, Frères | 2 73 | |
| James W. Smith | 111 24 | |
| Shives Lumber Co | 6 00 | |
| Enoch Steeves | 372 25 | |
| B. L. Tucker | 210 19 | |
| Edward Ruel | 106 50 | |
| Vanderbeek et Fils | 5 00 | |
| S. E. Vaughan & Co | 891 00 | |
| Alexander Watson | 356 00 | |
| M. Wood et Fils | 150 00 | |
| H. W. Wentzell | 160 50 | 13,987 26 |
| Par grand-livre des particuliers et compagnies— | | |
| Canadian Iron Corporation | 2,242 50 | |
| Chef des magasins | 186 14 | |
| Fonderie de Fraserville | 169 50 | |
| H. J. Garson & Co | 6,311 75 | |
| J. Hillis & Son | 775 91 | |
| Northern New Brunsw. and Seaboard Airline Ry | | |
| Compagnie de chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard | 1 80 | |
| | 440 18 | |
| Portland Rolling Mills | 1,486 60 | |
| Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard | 18 76 | |
| John Simon & Co | 421 02 | |
| Shives Lumber Co | 1 19 | |
| Nova Scotia Steel and Coal Co | 10 72 | |
| | | 12,066 07 |
| Par grand livre de la traction— | | |
| Allan Bros. & Co | 101 70 | |
| Atchison, Topeka and Santa Fe Ry | 486 85 | |
| Baltimore and Ohio Ry | 60 04 | |
| Boston and Maine Ry | 3,616 62 | |
| A reporter | ..... | ..... |

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—*Suite.*

### Bilan général, exercice clos le 31 mars 1910—*Suite.*

| Débit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|
| Report | | |
| Doud Stock Car Co. | 9 93 | |
| T. A. S. Dewolfe & Son | 19 02 | |
| Emile Dubé | 4 60 | |
| Gare de Daveluyville | 12 80 | |
| Elgin and Havelock Ry. | 1,866 84 | |
| Erie Ry. | 125 31 | |
| Eastern Township Co. | 16 63 | |
| Evansville and Terre Haute Ry. | 1 44 | |
| Ligne Empire | 6 25 | |
| Capitaine J. A. Farquhar | 9 60 | |
| Furness, Withy & Co. | 45 47 | |
| Agent préposé aux réclamat. sur marchandises | 3 68 | |
| Fraserville Navigation Co. | 14 71 | |
| Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc | 10,835 41 | |
| Great Northern Ry., du Canada | 12 91 | |
| O. Gurett et Fils | 336 92 | |
| Galena Signal Oil Company | 616 00 | |
| H. J. Carson & Co. | 13 84 | |
| Graham & Co. | 58 43 | |
| German-American Tank Line | 10 47 | |
| Cie de ch. de fer du Grand-Tronc. En suspense | 98 75 | |
| Halifax and South Western Ry. | 111,096 07 | |
| Hampton and St. Martins Ry. | 472 16 | |
| Main-d'œuvre, gare de Halifax | 1,500 00 | |
| J. Hillis et Fils | 210 19 | |
| M. J. Haney | 187 89 | |
| W. Hood et Fils | 132 00 | |
| Humphrey's Glass Works | 57 00 | |
| A. J. Hart | 78 00 | |
| Inverness Ry. & Coal Co. | 242 35 | |
| Intercolonial Coal Mining Co. | 99 96 | |
| Illinois Central Ry | 18 11 | |
| Imperial Oil Co. | 22 29 | |
| Intercolonial and Great Northern Ry | 11 05 | |
| Iowa Central Ry. | 1 16 | |
| Kent Northern Ry. | 8,574 54 | |
| Kanawha and Michigan Ry. | 2 68 | |
| Kennedy et McDonald | 27 96 | |
| Lotbinière et Mégantic, ch. de fer | 3 28 | |

| Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|
| Report | | |
| Canadian Northern Ry. | 1,079 73 | |
| Charlottetown Steam Navigation Co | 68 26 | |
| Chicago and Alton Ry. | 74 85 | |
| Chicago, Burlington and Quincy Ry. | 642 22 | |
| Chicago Great Western Ry. | 7[illegible]6 74 | |
| Chicago North Western Ry. | 1,546 47 | |
| Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry. | 814 99 | |
| Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry. | 71 20 | |
| Duluth, South Shore and Atlantic Ry. | 841 59 | |
| Great Northern Ry. Line | 1,303 88 | |
| Fraserville Navigation Co | 16 52 | |
| Interprovincial Navigation Co. | 13 80 | |
| Inverness Ry. & Coal Co. | 224 67 | |
| Chemin de fer Lehigh Valley | 1 58 | |
| " " Lotbinière et Mégantic | 1 45 | |
| " " Michigan Central | 64 14 | |
| " " Maine Central | 6,465 19 | |
| Ch. de f. Minneapolis, St-Paul et S. Ste-Marie | 1,146 70 | |
| Chemin de fer Northern Pacific | 683 90 | |
| New England Navigation Co | 19 14 | |
| Ch. de f. New York Central and Hudson River | 121 04 | |
| " New York, New Haven and Hartford | 549 68 | |
| Chemin de fer Pennsylvania | 11 29 | |
| " " Québec Central | 250 13 | |
| " " Southern Pacific | 49 80 | |
| " " Témiscouata | 99 10 | |
| Ch. de f. Temiskaming and Northern Ontario | 244 34 | |
| Chemin de fer Wabash | 735 14 | |
| | | 22,162 75 |

| | | |
|---|---|---|
| Londonderry Iron & Mining Company | 21,789 54 | |
| Chemin de fer Lehigh Valley | 184 02 | |
| " " Louisiana and Western | 0 41 | |
| " " Louisville and Nashville | 7 24 | |
| " " Lake Shore & Michigan Southern | 96 39 | |
| " " Lake Erie and Western | 7 20 | |
| R. S. Lowe | 96 10 | |
| Chemin de fer Lexington and Eastern | 4 04 | |
| Lotbinière Lumber Co | 3 25 | |
| Levis County Electric Co | 2 00 | |
| Moncton & Buctouche Co | 482 15 | |
| Chemin de fer Michigan Central | 43 75 | |
| " " Maine Central | 142 91 | |
| Montmagny Light & Pulp Co | 367 22 | |
| T. Malcolm | 1,585 83 | |
| Minudie Coal Co | 705 37 | |
| Chemin de fer Missouri Pacific | 45 82 | |
| " " Minneapolis, St-Paul et S.-S.-Marie | 49 44 | |
| " " Missouri, Kansas and Texas | 8 35 | |
| Maritime Coal, Ry. and Power Co | 1,668 52 | |
| Chemin de fer Minnéapolis et St-Louis | 1 00 | |
| Mont Joli Water Co | 9 45 | |
| Mathie Ellis Co | 26 28 | |
| Chemin de fer Mobile & Ohio | 2 50 | |
| Milwaukee Refrigerator Transit Co | 10 65 | |
| H. W. Monsell & Co | 18 08 | |
| Morrell Refrigerator Line | 4 08 | |
| Usines de Locomotive, Montréal | 1 45 | |
| Matapedia Lumber Co | 1 00 | |
| Chemin de fer Mississippi Central | 1 19 | |
| McLean, Holt & Co | 189 00 | |
| George McSweeney | 225 00 | |
| H. F. McDougall | 8 46 | |
| E. D. McGrath | 7 70 | |
| W. P. McNeil & Co | 101 48 | |
| New Brunswick Coal & Ry. Co | 47,204 37 | |
| Ch. de fer New-York-Central et Riv. Hudson | 440 38 | |
| National Despatch Line | 42 55 | |
| Chmin de fer de Terre-Neuve | 187 98 | |
| " " New York, New Haven & Hartford | 24 56 | |
| " " New York, Chicago & St-Louis | 63 31 | |
| " " New Brunswick & Prince Ed. Is. | 3,629 74 | |
| " " Northern Pacific | 2 66 | |
| National Despatch Great Eastern Line | 241 75 | |
| Chemin de fer Northern Central | 30 | |
| J. Norris & Co | 22 22 | |
| Chemin de fer Norfolk & Western | 98 | |
| " " de la Nouv.-Orléans et du Nord-E. | 6 67 | |
| A reporter | | |

| | | |
|---|---|---|
| Grand-livre du service des wagons— | | |
| Ashland Coal & Iron Co | 0 25 | |
| Banger Ry. & Electric Co | 3 60 | |
| Par chemin de fer de la Baie-de-Quinté | 25 | |
| " " Cincinnati, Hamilton & Dayton | 10 00 | |
| " " Durham & Southern | 1 00 | |
| " " Evansville et Terre-Haute | 18 00 | |
| " " Ironton | 4 20 | |
| " " International | 12 00 | |
| " " Lotbinière et Mégantic | 20 40 | |
| " " Moshassuck Valley | 50 | |
| " " McKeesport Connecting | 1 50 | |
| " " Natchez, Columbia and Mobile | 50 | |
| " " Port-Huron Southern | 1 15 | |
| " " Pontiac, Oxford and Northern | 8 33 | |
| " " Stewartstown | 30 | |
| " " Tellico | 1 20 | |
| " " Woodstock | 60 | |
| | | 83 78 |
| Grand-livre des loyers :— | | |
| Canada Ry. News Co | 666 60 | |
| Canadian Pacific Ry | 43 00 | |
| D. S. LeBlanc | 20 | |
| T. B. Cochran | 04 | |
| Ville de Fraserville | 1 00 | |
| Bell Telephone Co | 3 00 | |
| Canadian Express Co | 02 | |
| | | 713 86 |
| A reporter | | |

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—*Suite.*

### BILAN GÉNÉRAL, EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1910—*Suite.*

| Débit. | $ c. | $ c. | Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| Report | | | Report | | |
| A New York, Ontario & Western Ry | 4 72 | | | | |
| National Labour Congress | 446 40 | | | | |
| North Shore Ry Co. | 223 74 | | | | |
| New Canadian Co. | 283 96 | | | | |
| Northern New Brunswick and Seaboard Ry | 2,234 01 | | | | |
| New Brunswick Cold Storage Co | 105 00 | | | | |
| New Brunswick Pulp and Paper Co. | 81 34 | | | | |
| New Brunswick Dock and Terminal Co | 70 00 | | | | |
| Oregon Railway and Navigation Co | 2 55 | | | | |
| Tarif océanien sur fret à Halifax | 3,423 63 | | | | |
| Ministère des Postes | 32,030 15 | | | | |
| Cie du ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard | 205 97 | | | | |
| Main-d'œuvre de la gare de Pictou | 200 00 | | | | |
| Pullman Co. | 1 86 | | | | |
| Pennsylvania Ry | 82 32 | | | | |
| Price, frères | 1,336 02 | | | | |
| Pittsburg, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry. | 12 32 | | | | |
| Pennsylvania Co. | 73 69 | | | | |
| Père Marquette Ry | 75 66 | | | | |
| Pittsburg and Lake Erie Ry | 11 15 | | | | |
| Philadelphia and Reading Ry | 35 79 | | | | |
| Philadelphia, Baltimore and Washington Ry | 6 83 | | | | |
| H. M. Price & Co | 305 43 | | | | |
| Pickford & Black | 169 87 | | | | |
| Pacific Fruit Fxpress | 13 51 | | | | |
| Félix Pichette | 7 50 | | | | |
| Quebec Central Ry | 30,866 00 | | | | |
| Quebec Southern Ry. (nouveau compte) | 397 78 | | | | |
| Québec et Lac Saint-Jean, chemin de fer | 49 42 | | | | |
| Quebec Southern Ry. (vieux compte) | 25,748 14 | | | | |
| Rhodes, Curry & Co | 2,507 23 | | | | |
| Rutland Ry | 13 02 | | | | |
| Chas. D. Ruddock | 110 00 | | | | |
| Ryan et MacDonnell | 3,736 29 | | | | |
| William Routledge | 35 21 | | | | |
| Record Foundry Co. | 6 90 | | | | |
| Railway Automatic Car Co | 61 40 | | | | |
| Reid Wrecking Co | 35 00 | | | | |
| Swift Refrigerator Line | 2 85 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| A Sherbrooke Tank Line | 0 48 | | | | |
| Sydney Cement Co. | 526 53 | | | | |
| Salisbury and Harvey Ry | 7,901 34 | | | | |
| Southern Ry | 1 71 | | | | |
| St Lawrence & Adirondack Ry | 19 44 | | | | |
| Seaboard Air Line | 2 12 | | | | |
| St. Louis & San Francisco Ry | 2 30 | | | | |
| St. Louis South Western Ry. | 3 59 | | | | |
| Silliker Car Co. | 20 36 | | | | |
| Station de Sainte-Monique | 10 00 | | | | |
| Santa Fe Refrigerator Despatch | 11 03 | | | | |
| J. B. Sangster | 6 04 | | | | |
| J. Willard Smith | 10 00 | | | | |
| Station de Sussex | 25 00 | | | | |
| Sydney & G ace Bay Ry | 1 72 | | | | |
| Shaw & Mason | 51 00 | | | | |
| N. C. Scott | 29 64 | | | | |
| Main-d'œuvre, gare de Saint-Jean | 1,000 00 | | | | |
| Santa Fe Prescott and Phoenix Ry | 0 30 | | | | |
| Temiscouata, chemin de fer | 118 60 | | | | |
| Texas & Pacific Ry | 1 74 | | | | |
| Toronto, Hamilton & Buffalo Ry | 30 40 | | | | |
| Trois Pistoles Pulp & Paper Co | 73 82 | | | | |
| Commissaires du ch. de fer Transcontinental | 8,214 77 | | | | |
| William Thomson & Co | 11 40 | | | | |
| D. Tremblay | 123 29 | | | | |
| S. M. Tweedie | 121 90 | | | | |
| Toronto Construction Co | 1,015 44 | | | | |
| Vandalia Line | 0 40 | | | | |
| Uncurrent & failed banknotes | 14 00 | | | | |
| Union Refrigerator Transit Co | 1 20 | | | | |
| Vicksburg, Shreveport and Pacific Ry | 0 79 | | | | |
| Union Pacific Ry. | 2 43 | | | | |
| Union Line | 1 70 | | | | |
| Wabash Ry | 100 73 | | | | |
| Western Union Telegraph Co | 65 36 | | | | |
| A. N. Whitman & Son | 150 00 | | | | |
| E. A. Wallberg | 4,839 63 | | | | |
| Wisconsin Central Ry | 10 25 | | | | |
| Wheeling and Lake Erie Ry. | 0 30 | | | | |
| Western Refrigerator Despatch | 0 93 | | | | |
| Washington County Ry | 11 62 | | | | |
| York & Carleton Ry | 230 56 | 432,985 04 | | | |
| Grand-livre des comptes en suspens des particuliers et compagnies | | | | | |
| Dominion Atlantic Ry | 58 04 | | | | |
| Cie de ch. de fer du Grand-Tronc :— | 0 94 | | | | |
| Halifax and South Western Ry | 81 04 | | | | |
| A reporter | | | A Reporter | | |

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—*Suite.*

### Bilan général, exercice clos le 31 mars 1910—*Suite*

| Débit. | $ c. | $ c. | Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| Report | | | Report | | |
| Montreal Locomotive and Machine Co | 0 83 | | | | |
| McLean, Holt & Co | 723 50 | | | | |
| New Brunswick Docks and Terminals Co | 1 79 | | | | |
| Témiscouata, chemin de fer | 0 62 | | | | |
| International, chemin de fer | 0 38 | | | | |
| Pullman Car Co | 0 78 | | | | |
| | | 867 92 | | | |
| Au grandl-ivre de la traction : | | | | | |
| H. & A. Allan | 1,469 21 | | | | |
| J. & A. Allan | 4 95 | | | | |
| Canadian Pacific Ry | 7,732 92 | | | | |
| Dominion Steamship Line | 44 05 | | | | |
| Dominion Coal Co | 79 05 | | | | |
| Grand Trunk Ry | 18,076 01 | | | | |
| Lake Shore and Michigan Southern Ry | 5 25 | | | | |
| New York, New Haven and Hartford Ry | 2,181 20 | | | | |
| Reid-Newfoundland Ry | 8,846 13 | | | | |
| Salvation Army | 2,938 12 | | | | |
| | | 41,376 89 | | | |
| Grand-livre du service des wagons :— | | | | | |
| Albany and Hudson Ry | 4 25 | | | | |
| Buffalo and Susquehanna Ry | 8 00 | | | | |
| Brockville, Westford and Northwestern Ry | 3 25 | | | | |
| Chicago, Peoria and St. Louis Ry | 0 50 | | | | |
| Chicago, Cincinnati and Louisville Ry | 137 25 | | | | |
| Carolina Valley Ry | 0 75 | | | | |
| Dublin and Savannah Ry | 0 25 | | | | |
| Erie Ry | 1 25 | | | | |
| Forth, Smith and Western Ry | 1 00 | | | | |
| Genesee and Wyoming Ry | 4 75 | | | | |
| Georgia and Northern Ry | 5 00 | | | | |
| A ch. de fer Greenwich and Johnsonville | 53 25 | | | | |
| " Irondale, Bancroft and Ottawa | 3 75 | | | | |
| " Mississippi Central | 9 50 | | | | |
| " Minneapolis and St-Louis | 50 25 | | | | |
| " Mercer Valley | 1 50 | | | | |
| " New York and Pennsylvania | 2 00 | | | | |
| " New York, Philadelphia and Norfolk | 6 00 | | | | |
| " New York, New Haven and Hartford | 1,478 65 | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| Ch. de fer Norwood and Lawrence | 204 75 | |
| " Québec et Lac Saint-Jean | 5 50 | |
| " Quebec Light and Power Co | 4 00 | |
| " Rariton River | 3 00 | |
| " Rapid River | 1 75 | |
| " Randolph and Cumberland | 25 | |
| " St. Louis, Watkins and Gulf | 2 50 | |
| " Toledo Terminal | 222 30 | |
| " Temiskaming and Northern Ontario | 29 25 | |
| " White River | 49 50 | |
| | | 2,293 95 |
| Par grand-livre des loyers :— | | |
| J. St. McLeod | 6 00 | |
| Theo. Boucher | 30 00 | |
| J. J. Irvine | 32 | |
| E. D. McGrath | 8 36 | |
| Reid Newfoundland Ry | 466 59 | |
| W. A. Clarke | 3 00 | |
| F. Pichette | 105 00 | |
| Canadian Pacific Ry | 329 14 | |
| Ministère des Postes | 43 75 | |
| Western Union Telegraph Co | 14 40 | |
| Douglas Hannah | 1 56 | |
| James Mulroney | 1 05 | |
| Duncan McGee | 2 00 | |
| E. Thompson | 1 73 | |
| C. Villeux | 20 00 | |
| N. Lamontagne | 15 00 | |
| Mlles Camire | 12 00 | |
| Maurice Camire | 11 00 | |
| Mme J. Atkinson | 85 00 | |
| Mme L. Roberge | 80 00 | |
| James Cloutier | 34 00 | |
| Geo. Cloutier | 34 00 | |
| A. Begin | 156 00 | |
| Jean Lamothe | 36 00 | |
| Louis Boisvert | 8 00 | |
| Emile St-Laurent | 173 00 | |
| Peter Bernier | 10 00 | |
| David Rouleau | 24 00 | |
| A Dame C. W. Carrier | 204 00 | |
| Olivier Gingras | 51 00 | |
| Arthur Lamontagne | 4 00 | |
| L. N. Letarte | 0 06 | |
| J. D. Dennings | 2 00 | |
| E. J. Smith | 1 00 | |
| J. A. R. Wier | 7 00 | |
| Mme Agnes Weir | 1 00 | |
| Thomas Sharpe | 2 00 | |
| A reporter | | |

A reporter

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1910—*Fin.*

| Débit. | $ c. | $ c. | Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| Report | | | Report | | |
| Mme D. McLean | 4 00 | | | | |
| E. S. Vye | 0 75 | | | | |
| A. B. Copp | 3 00 | | | | |
| E. J. Smith | 1 00 | | | | |
| J. McDonald | 1 00 | | | | |
| John R. Stewart | 0 25 | | | | |
| William Young | 5 00 | | | | |
| Chas. Richards | 3 00 | | | | |
| William Plummer | 2 00 | | | | |
| D. S. Harper | 1 00 | | | | |
| Patrick McCourt | 1 00 | | | | |
| Adam Mahar | 0 25 | | | | |
| Geo. Mann | 0 25 | | | | |
| Benj. Smith | 0 25 | | | | |
| Geo. Lovett | 0 75 | | | | |
| Municipalité de Amqui | 9 00 | | | | |
| E. Hutchinson | 10 00 | | | | |
| D. McEvoy | 5 00 | | | | |
| B. Gladwin | 5 00 | | | | |
| Atkinson et McLeod | 2 00 | | | | |
| E. O. Steeves | 2 00 | | | | |
| P. A. Grant | 15 00 | | | | |
| M. McLean | 15 00 | | | | |
| Geo. Lightle | 1 00 | | | | |
| Geo. W. White | 3 75 | | | | |
| A. McIsaac | 5 00 | | | | |
| J. A. Kirkpatrick | 1 00 | | | | |
| John C. Gass | 30 00 | | | | |
| D. Gagné | 1 00 | | | | |
| M. A. McLeod | 5 00 | | | | |
| R. Allan | 6 00 | | | | |
| Geo. Lovett | 0 50 | | | | |
| Alex. McDonald | 2 00 | | | | |
| W. F. Morgan | 1 00 | | | | |
| H. F. McDougall | 1 00 | | | | |
| Strathcona Coal Co. | 1 00 | | | | |
| Canadian Express Co. | 6 25 | | | | |
| Ville de Shédiac | 1 00 | | | | |
| Dominion Express Co. | 6 25 | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| James Skean | 3 00 | |
| D. C. KcKenzie et R. Graham | 15 00 | |
| D. Patterson | 4 00 | |
| M. A. McLeod | 5 00 | |
| A. M. Rowan | 250 00 | |
| W. R. Steeves | 0 79 | |
| Central Telephone Co | 19 00 | |
| Harris Abattoir Co | 5 00 | |
| Cité de Sydney | 1 00 | |
| John Legere | 0 42 | |
| Le Crédit Municipal Canadien | ..... | |
| Canadian Express Co | 6 25 | |
| Charles Love | 2 00 | |
| James Barclay | 1 00 | |
| Sanderson Mfg. Co | 5 00 | |
| Canadian Express Co | 6 25 | |
| Nova Scotia Telephone Co | 10 00 | |
| Ville de Rimouski | 24 00 | |
| Lieut. général Laurie | 5 00 | |
| New Brunswick Cold Storage Co | 251 00 | |
| Trueman Wheaton | 5 00 | |
| John W. Logan | 5 00 | |
| Imperial Oil Co | 5 00 | |
| Robert Douglas | 1 00 | |
| Antigonish and Sherbrook Telephone Co | 2 00 | |
| E. Banville | 1 00 | |
| A. A. O'Donnell | 1 00 | |
| Dartmouth Ferry Commission | 1 00 | |
| Dominion Express Co | 20 00 | |
| Commissaires du ch. de fer Transcontinental | 1 00 | |
| John H. Adams | 1 00 | |
| Emile Paturel | 1 00 | |
| Canadian Express Co | 0 48 | |
| Geo. Cooper et J. P. Cunningham | 12 50 | |
| B. N. S. Underhill | 1 00 | |
| Furness, Withy & Co | 16 67 | |
| Sackville Hay and Feed Co. | 7 50 | |
| McKay Mining Co | 5 00 | |
| H. McC. Hart | 30 00 | |
| Thos. Bélanger | 1 00 | |
| Fidéicommis. de la Y. M. C. A., Campbellton. | 10 00 | |
| Canadian Express Co | 25 00 | |
| H. M. Kent | 5 00 | |
| Samuel Melanson | 5 00 | |
| Doucett Bros | 5 00 | |
| Cité of Sydney | 1 00 | |
| J. H. Stewart | 2 50 | |
| Imperial Oil Co | 90 00 | 3,016 57 |
| A reporter | ..... | ..... |

A reporter .....

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—*Fin*

BILAN GÉNÉRAL, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1910.

| Débit. | $ c. | $ c. | Crédit. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| Report | | | Report | | |
| Avances— | | | | | |
| H. M. Stevens | 5 06 | | | | |
| A. W. Belyea | 10 00 | | | | |
| E. H. McAlpine | 290 00 | | | | |
| A. Gallipeault | 100 00 | | | | |
| T. P. Owens | 900 00 | | | | |
| | | 1,305 06 | | | |
| | | 2,364,318 19 | | | 2,364,318 19 |

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L SHANNON,
*Contrôleur.*

# CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT des moyennes pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

| | |
|---|---|
| Longueur de la voie | 1,447·13 |
| Nombre de milles parcourus par les locomotives | 8,608·486 |
| " " trains | 6,682·353 |
| " " voitures et wagons | 94,384·628 |
| Proportion des recettes aux recettes brutes :— | pourcentage. |
| Recettes sur transport | 99·32 |
| Recettes sur opérations autre que transports | ·68 |
| Recettes brutes par mille de chemin de fer ... dollars. | 6,404·56 |
| " locomotive-mille ... " | 1·08 |
| " train-mille ... " | 1·39 |
| " voiture mille ... cents. | 9·82 |
| Proportion des dépenses et recettes brutes :— | pourcentage. |
| Entretien de la voie et des constructions | 17·50 |
| Entretien de l'équipement | 19·98 |
| Frais de traction | 1·94 |
| Service du transport | 51·62 |
| Dépenses générales | 2·23 |
| Dépenses par train-mille— | cents. |
| Entretien de la voie et des constructions | 24·28 |
| " l'équipement | 27·71 |
| Frais de traction | 2·69 |
| Service du transport | 71·60 |
| Dépenses générales | 3·09 |
| Dépenses par mille de chemin de fer :— | dollars. |
| Entretien de la voie et des constructions | 1,121·03 |
| " l'équipement | 1,279·63 |
| Frais de traction | 124·30 |
| Service du transport | 3,306·32 |
| Dépenses générales | 142·66 |
| Réparations de locomotives et de voitures et wagons, par locomotive et voit. ou wagon— | dollars. |
| Locomotives | 1,504·72 |
| Voitures à voyageurs | 604·87 |
| Wagons à marchandises | 38·16 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

C. F. BURNS,
Vérification des dépenses, chemin de fer Intercolonial.

# CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

TABLEAU COMPARATIF des marchandises produisant des recettes et qui ont été transportées par le chemin de fer Intercolonial en 1908-09 et 1909-10.

| DESCRIPTION. | Exercice clos le 31 mars 1909. | Exercice clos le 31 mars 1910. |
|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. |
| *Agriculture :* | | |
| Grain | 103,896 | 155,484 |
| Farine | 146,692 | 160,817 |
| Pommes de terre | 26,842 | 31,232 |
| Foin | 36,021 | 72,229 |
| Pommes et légumes | 15,648 | 18,855 |
| Autres produits de scierie | 34,519 | 31.511 |
| Coton | 3,885 | 3,723 |
| *Produits d'animaux :* | | |
| Porcs et chevaux | 8,493 | 8,898 |
| Moutons et bêtes à cornes | 10,044 | 9,768 |
| Agneaux | 1,532 | 1,967 |
| Viandes préparées | 17,342 | 18,439 |
| Volailles et gibier | 242 | 411 |
| Poisson | 26,428 | 27,887 |
| Huîtres | 537 | 1,053 |
| Laine | 1,196 | 1,642 |
| Peaux et cuirs | 5,742 | 6,667 |
| *Produits miniers :* | | |
| Charbon terre et coke | 1,115,937 | 1,233,870 |
| Minerais | 2,401 | 5,740 |
| Sable et pierre, etc | 159,300 | 184,673 |
| Sel | 7,058 | 8,898 |
| Schiste et granit | 3 280 | 1,548 |
| Phosphate | 11,356 | 15,351 |
| *Produits des forêts :* | | |
| Bois | 352,888 | 416,774 |
| Ecorces | 14,200 | 15,835 |
| Bois de corde | 52,817 | 48,751 |
| Bois de pulpe | 167.129 | 185,385 |
| Pulpe | 19,249 | 39,072 |
| Bardeaux | 76,480 | 78,930 |
| Autres produits des forêts | 196,284 | 259,002 |
| *Manufactures :* | | |
| Pétrole et huiles | 26,466 | 27,537 |
| Sucre | 46,300 | 62,571 |
| Rails d'acier et de fer | 101,340 | 88,484 |
| Fer, en gueuse et en barres | 98.844 | 138,468 |
| Tiges de fer | 56,024 | 91,389 |
| Billes d'acier | 115,590 | 89,416 |
| Autres fers coulés et machinerie | 64,427 | 75,419 |
| Métal en barre et en feuille | 17,218 | 12,659 |
| Briques, chaux et ciment | 90,096 | 107,199 |
| Outillage d'agriculture | 6,217 | 7,585 |
| Mobilier | 5,293 | 5,825 |
| Effets d'émigrants | 1,350 | 1,821 |
| Divers | 327,369 | 357,963 |
| Total général | 3,573,972 | 4,110,748 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du service du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

ETAT DES RECETTES 1908-9 et 1909-10.

| Mois. | Mouvement des passagers. | Mouvement des marchandises. | Poste et divers. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1909— | | | | |
| Avril | 208,908 23 | 528,853 85 | 28,729 25 | 766,491 33 |
| Mai | 197,244 59 | 472,576 97 | 33,203 06 | 703,024 62 |
| Juin | 242,215 90 | 463,480 74 | 34,269 36 | 739,966 00 |
| Juillet | 314,732 16 | 482,064 25 | 35,172 13 | 831,968 54 |
| Août | 335,443 17 | 424,580 98 | 31,829 50 | 791,853 65 |
| Septembre | 304,881 46 | 482,485 77 | 40,675 34 | 828,042 57 |
| Octobre | 238,054 67 | 562,286 27 | 34,650 62 | 834,991 56 |
| Novembre | 192,884 95 | 578,692 94 | 38,185 79 | 809,763 68 |
| Décembre | 199,486 28 | 542,184 42 | 60,217 58 | 801,888 28 |
| 1910— | | | | |
| Janvier | 169,614 98 | 450,978 28 | 33,530 24 | 654,123 50 |
| Février | 141,588 50 | 466,167 89 | 30,129 70 | 637,886 09 |
| Mars | 220,829 77 | 594,531 82 | 52,873 58 | 868,235 17 |
| 1909-10 | 2,765,884 66 | 6,048,884 18 | 453,466 15 | 9,268,234 99 |
| 1908-9 | 2,628,218 57 | 5,502,550 58 | 396,300 31 | 8,527,069 46 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du service du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

RELEVÉ DES VOYAGEURS 1908-9 et 1909-10.

| Mois. | Local. | | Entier parcours. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | Distance en milles. | Nombre. | Distance en milles. | Nombre. | Distance en milles. |
| 1909— | | | | | | |
| Avril | 220,449 | 7,341,115 | 19,251 | 4,493,912 | 239,700 | 11,835,027 |
| Mai | 215,388 | 7,653,839 | 17,972 | 2,925,795 | 233,360 | 10,579,634 |
| Juin | 236,794 | 9,757,357 | 21,779 | 3,267,586 | 258,573 | 13,024,943 |
| Juillet | 322,238 | 14,117,761 | 25,011 | 4,088,943 | 347,249 | 18,206,704 |
| Août | 323,036 | 12,202,322 | 32,637 | 6,182,175 | 355,673 | 18,384,497 |
| Septembre | 270,422 | 10,978,376 | 27,893 | 5,701,955 | 298,315 | 16,680,331 |
| Octobre | 226,473 | 8,096,567 | 21,528 | 3,683,460 | 248,001 | 11,780,027 |
| Novembre | 197,433 | 6,428,113 | 17,466 | 3,268,710 | 214,899 | 9,696,823 |
| Décembre | 232,523 | 7,993,594 | 17,524 | 3,486,280 | 250,047 | 11,479,874 |
| 1910— | | | | | | |
| Janvier | 211,233 | 5,886,857 | 16,401 | 3,297,370 | 227,634 | 9,184,227 |
| Février | 175,135 | 5,122,515 | 11,006 | 2,676,647 | 186,141 | 7,799,162 |
| Mars | 242,423 | 7,559,925 | 20,309 | 5,927,635 | 262,732 | 13,487,560 |
| 1909-10 | 2,873,547 | 103,138,341 | 248,777 | 49,000,468 | 3,122,324 | 152,138,809 |
| 1908-9 | 2,656,217 | 96,462,819 | 251,020 | 43,213,293 | 2,907,237 | 139,676,112 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du service du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### RELEVÉ DES VOYAGEURS.

| Mois. | De gare en gare. | | Entier parcours. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Milles parcourus. | Tonnes. | Milles parcourus. | Tonnes. | Milles parcourus. |
| 1909— | | | | | | |
| Avril | 236,873 | 53,975,253 | 90,450 | 43,892,383 | 327,323 | 97,867,636 |
| Mai | 239,633 | 37,200,818 | 66,053 | 30,867,706 | 305,686 | 68,068,524 |
| Juin | 246,753 | 40,736,345 | 63,050 | 30,762,591 | 309,803 | 71,498,936 |
| Juillet | 280,402 | 46,540,842 | 62,830 | 29,904,627 | 343,232 | 76,445,469 |
| Août | 214,405 | 35,339,615 | 59,315 | 29,405,056 | 273,720 | 64,744,671 |
| Septembre | 243,051 | 40,027,779 | 67,301 | 35,293,235 | 310,352 | 75,321,014 |
| Octobre | 272,107 | 49,099,724 | 85,243 | 45,233,632 | 357,350 | 94,333,356 |
| Novembre | 268,595 | 45,239,989 | 107,894 | 59,171,190 | 376,489 | 104,411,179 |
| Décembre | 234,713 | 45,100,837 | 113,976 | 65,560,902 | 348,689 | 110,661,739 |
| 1910— | | | | | | |
| Janvier | 224,072 | 48,575,194 | 85,787 | 46,120,534 | 309,859 | 94,695,728 |
| Février | 225,099 | 52,442,741 | 76,754 | 41,485,502 | 301,853 | 93,928,243 |
| Mars | 272,939 | 67,289,927 | 89,945 | 47,727,335 | 362,884 | 115,017,262 |
| 1909-10 | 2,958,642 | 561,569,064 | 968,598 | 505,424,693 | 3,927,240 | 1,066,993,757 |
| 1908-09 | 2,742,454 | 525,514,718 | 831,518 | 435,775,383 | 3,573,972 | 961,290,101 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

TABLEAU DESCRIPTIF du fret transporté au cours de l'année close le 31 mars 1910.

| — | Nombre. | Tonnes. |
|---|---|---|
| Farine, barils | 1,608,170 | 160,817 |
| Grains, boisseaux | 7,074,042 | 155,484 |
| Bétail | 106,712 | 20,633 |
| Bois, pieds | 677,805,611 | 940,091 |
| Charbon et autre combustible | ..... | 1,282,621 |
| Marchandises manufacturées | ..... | 1,026,307 |
| Tous autres articles | ..... | 524,795 |
| Total | ..... | 4,110,748 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

TABLEAU du charbon transporté au cours de l'année close le 31 mars 1910.

| De | Pour l'ouest. | | | Pour gares locales. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Par Saint-Jean. | Par Ste-Rosalie. | Par Montréal. | | |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Stellarton | 166 | 42 | 60 | 393,280 | 393,548 |
| Westville | ..... | ..... | ..... | 30,421 | 30,421 |
| New-Glasgow | 1,286 | ..... | 830 | 102,305 | 104,421 |
| North Sydney | ..... | ..... | ..... | 43,166 | 43,166 |
| Sydney | ..... | ..... | ..... | 7,413 | 7,413 |
| Pointe-Tupper | ..... | ..... | ..... | 97,421 | 97,421 |
| Maccan | ..... | ..... | ..... | 239,813 | 239,813 |
| Norton | ..... | ..... | ..... | 31,302 | 31,302 |
| Coal Branch | ..... | ..... | ..... | 165 | 165 |
| Harcourt | ..... | ..... | ..... | 6,142 | 6,142 |
| Springhill | ..... | ..... | ..... | 51,692 | 51,692 |
| | 1,452 | 42 | 890 | 1,003,120 | 1,005,504 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du service du trafic.*

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

RELEVÉ des quantités des articles ci-dessous mentionnés transportés par le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 31 mars 1910.

| Articles. | Par Montréal. | Par Ste-Rosalie. | Par Saint-Jean. | Gares locales. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Sucre brut, allant à l'ouest | 2,000 | 309 | ..... | 12,203 | 14,512 |
| Sucre raffiné, allant à l'ouest | 9,217 | 6,402 | 1,051 | 23,224 | 39,894 |
| Fret d'Europe, allant à l'ouest | 6,656 | 1,651 | 9 | 43,249 | 51,565 |
| " " " l'est | 14,408 | 716 | 5,809 | 88,024 | *108,957 |
| | Boiss. | | | | Boiss. |
| Grain pour l'exportation | 328,957 | ..... | ..... | ..... | 328,957 |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Poisson frais | 3,965 | 547 | 2,616 | 6,525 | 13,653 |
| " salé | 3,759 | 697 | 806 | 9,606 | 14,868 |
| Houille | 890 | 42 | 1,452 | 1,003,120 | 1,005,504 |

* Y compris 64,728 tonnes de madriers

S. L. SHANNON,
*Contrôleur et trésorier.*

W. H. ESTANO,
*Vérificateur du service du trafic.*

RELEVÉ du transport océanique des passagers fait au port de Halifax durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

| Nom du steamer. | Nombre de voyageurs. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1re. | 2ème. | Entrepont | Total. |
| Ligne de steamers du P. C.— | | | | |
| Empress of Ireland | 70 | 27 | 38 | 135 |
| Empress of Britain | 118 | 68 | 63 | 249 |
| Ligne de transport du Nord-Ouest— | | | | |
| Volturno | 1 | 55 | 1,615 | 1,671 |
| Uranium | 5 | 52 | 1,456 | 1,513 |
| Raglan Castle | ..... | 16 | 410 | 426 |
| Napolitan Prince | ..... | 24 | 699 | 723 |
| Sicilian Prince | ..... | 5 | 375 | 380 |
| Campania | ..... | 1 | 462 | 463 |
| Ligne Allan— | | | | |
| Corsican | 71 | 720 | 1,885 | 2,676 |
| Grampian | 56 | 639 | 2,337 | 3,032 |
| Virginian | 141 | 800 | 2,168 | 3,109 |
| Tunisian | 153 | 930 | 3,082 | 4,165 |
| Hesperian | 94 | 534 | 1,791 | 2,419 |
| Victorian | 167 | 751 | 2,217 | 3,135 |
| Carthaginian | 61 | 184 | 826 | 1,071 |
| Siberian | 19 | 89 | 212 | 320 |
| Mongolian | 60 | 119 | 289 | 468 |
| Pretorian | ..... | 141 | 239 | 380 |
| Corinthian | ..... | 21 | 48 | 69 |
| Numidian | ..... | 125 | 295 | 420 |
| Sardinian | ..... | 17 | 54 | 71 |
| Ionian | 59 | 410 | 667 | 1,136 |
| Pomeranian | ..... | 16 | 17 | 33 |
| Sicilian | 3 | 14 | 205 | 222 |
| Parisian | ..... | 190 | 379 | 569 |
| Ligne Dominion— | | | | |
| Dominion | ..... | 275 | 585 | 860 |
| Canada | ..... | 174 | 795 | 969 |
| Southwark | ..... | 17 | 88 | 105 |
| Total | 1,078 | 6,414 | 23,297 | 30,789 |

E. TIFFIN,
*Directeur général du trafic.*

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1910.

RELEVÉ du transport océanique des passagers fait au port de Saint-Jean durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

| Nom du steamer. | Nombre de passagers. | | |
|---|---|---|---|
| | 1ère. | Immigrants. | Total. |
| Ligne du C. P. C.— | | | |
| Lake Michigan | ..... | 24 | 24 |
| Lake Manitoba | ..... | 15 | 15 |
| Montezuma | ..... | 30 | 30 |
| Lake Erie | ..... | 17 | 17 |
| Montrose | ..... | 4 | 4 |
| Lake Champlain | ..... | 1 | 1 |
| Mount Temple | ..... | 17 | 17 |
| Empress of Britain | ..... | 3 | 3 |
| Empress of Ireland | ..... | 4 | 4 |
| Montreal | ..... | 10 | 10 |
| Ligne du Canada— | | | |
| Prince Oscar | ..... | 2 | 2 |
| Ligne Donaldson— | | | |
| Athenia | 16 | 175 | 191 |
| Cassandra | 8 | 55 | 63 |
| Salacia | ..... | 5 | 5 |
| Kastalia | ..... | 3 | 3 |
| Ligne Allan— | | | |
| Corsican | 2 | 14 | 16 |
| Tunisian | ..... | 24 | 24 |
| Victorian | ..... | 15 | 15 |
| Virginian | ..... | 3 | 3 |
| Grampian | 1 | 6 | 7 |
| Hesperian | ..... | 46 | 46 |
| Sardinian | ..... | 27 | 27 |
| Pomeranian | ..... | 6 | 6 |
| Total | 27 | 506 | 533 |

E. TIFFIN,
*Directeur général du trafic.*

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1910.

RELEVÉ du transport océanique des passagers fait au port de Québec durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

| Nom du steamer. | Nombre de passagers. | | |
|---|---|---|---|
| | 1ère. | 2ème. | Total. |
| Athenian | 1 | 32 | 33 |
| Corinthian | 1 | 13 | 14 |
| Corsican | 9 | 35 | 44 |
| Canada | 4 | 10 | 14 |
| Empress of Ireland | 2 | 69 | 71 |
| Sicilian | 3 | 14 | 17 |
| Ionian | 3 | 30 | 33 |
| Pomeranian | 4 | 2 | 6 |
| Montreal | | 25 | 25 |
| Virginian | 17 | 27 | 44 |
| Dominion | 8 | 3 | 11 |
| Grampian | 3 | 28 | 31 |
| Cassandria | 6 | 32 | 38 |
| Mount Temple | | 20 | 20 |
| Montrose | | 6 | 6 |
| Empress of Britain | 1 | 40 | 41 |
| Prince Adolbert | 1 | 18 | 19 |
| Laurentic | 3 | 18 | 21 |
| Victorian | 5 | 32 | 37 |
| Tunisian | 10 | 26 | 36 |
| Lake Manitoba | 1 | 10 | 11 |
| Hesperian | | 31 | 31 |
| Mount Royal | 9 | 9 | 18 |
| Parthenian | | 4 | 4 |
| Prince Oscar | | 6 | 6 |
| Lake Megantic | | 13 | 13 |
| Lake Erie | | 3 | 3 |
| Montezuma | | 21 | 21 |
| Pretorian | | 40 | 40 |
| Sardinian | | 5 | 5 |
| White Star | 1 | | 1 |
| Canadian | | 3 | 3 |
| Montford | | 14 | 14 |
| Lake Champlain | | 1 | 1 |
| Lake Michigan | | 3 | 3 |
| Donaldson | | 5 | 5 |
| Megantic | 3 | 7 | 10 |
| Ottawa | 8 | 5 | 13 |
| Lakonia | | 1 | 1 |
| | 103 | 661 | 764 |

E. TIFFIN,
*Directeur général du trafic.*

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1910.

RELEVÉ du fret océanique *via* Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Ligne de steamers. | Importations. | Exportations. |
|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. |
| Ligne Allan | 16,877 | 5,448 |
| C.P.C. | 99 | 158 |
| Elder Dempster | 1,468 | 2,190 |
| Furness | 14,732 | 56,122 |
| Manchester | 973 | 5,845 |
| N. W. Transport Co. | 911 | ..... |
| Ligne Plant | 1,328 | 619 |
| Pickford & Black | 16,848 | 24,087 |
| Ligne de la Croix Rouge | 304 | 1,017 |
| Donaldson | ..... | 1,030 |
| En cueillette—Divers steamers | 11,087 | 24,405 |
| | 64,627 | 120,921 |

E TIFFIN,
*Directeur général du trafic.*

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1910.

RELEVÉ du fret océanique *via* Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Ligne de steamers. | Importations. | Exportations. |
|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. |
| Ligne Allan | 2,850 | 5,270 |
| Donaldson | 5,522 | 2,846 |
| Ligne de la Havane et du Mexique | ..... | 1,273 |
| Ligne de Manchester | 2,308 | 3,343 |
| Ligne Sud-Africaine | ..... | 2,355½ |
| Ligne du C.P.C. | 3,111 | 6,608 |
| Ligne de Head | ..... | 836 |
| Ligne de Furness | 615 | 1,382 |
| Ligne de Elder Dempster | 210 | ..... |
| Ligne de Pickford & Black | 296 | ..... |
| Teodore de Laringa (steamer) | 6,562 | ..... |
| | 21,474 | 23,913½ |

E. TIFFIN,
*Directeur général du trafic.*

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1910.

## CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés durant

| Date. | Heure du jour. | N° du train. | Description du train. | Nom du chef de train. | Nom du mécanicien | N° de la locomotive. | Lieu de l'accident. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1909. | | | | | | | |
| 1er avril | 20 K | Spécial. .... | ..... | H. Pelletier..... | J. Dean..... .... | 361 | Drummondville.... |
| 1er " | 21 K | " .... | Marchand. . | P. H. Sirois ..... | G. Goddard..... | 307 | St-Appollinaire..... |
| 6 " | .. . | .. ..... | ..... | .... ..... | ..... | .... | 1½ mille à l'est de Trois-Saumons. |
| 10 " | 17.20 | Mixte.. .... | Marchand. . | F. A. Davidson... | Judson Wall..... | 341 | ¼ mille au nord de Princess Lodge. |
| 15 " | 6.30 | 24 | Marc., locale | J. L. Barnhill .... | A. Robbins. ..... | 281 | 1 mille à l'est de Painsec Jct. |
| 16 " | 2.55 | 34 | Express .... | A. Begin..... ... | E. B. Price..... | 411 | ¾ mille à l'ouest de Causapscal. |
| 18 " | 23.50 | Spécial. .... | Marchand. . | A. Delaney. .... | M. J. Taylor. .... | 315 | Adamsville. ..... |
| 22 " | 11 K | Locom. seule | .... ..... | W. A. Fitch..... | A. McLean..... | 179 | 3 milles à l'est d Leitches Creek. |
| 22 " | 9.50 | Pilote.. .... | ..... ..... | Wm. Tees..... | J. Martin..... .... | 91 | St-Hyacinthe. ..... |
| 23 " | 12.20 | Garage.... | . .. ..... | C. Poirier ..... .... | C. A. Killam.. ... | 374 | Ritchie's Siding.... |
| 24 " | 7 40 | 37 | Marchand. . | W. E. Fergusson . | W. E. Hunter.... | 211 | Birch Ridge..... |
| 24 " | 23 25 | 69 | Suburbain.. | C D. Phillips..... | J. Stockall..... | 141 | Fairview ..... |
| 28 " | .... | Spécial. ... | ..... | V. R. Blanchard.. | F. Goddard. ..... | 359 | 3 milles à l'ouest de St-Appollinaire. |
| 30 " | 21.30 | ... . . ... | ..... | ..... | ..... ..... | .... | Truro..... |
| 30 " | 15.45 | ..... | ..... | ..... ... | ..... ..... | .... | Chaudière Jct. .... |
| 4 mai | 11.30 | Garage..... | ..... ..... | ..... ..... | G. Spear. ..... | 77 | Parc de St-Jean.... |
| 5 " | 16.30 | 153 | Express .... | J. Guay.. ..... | E. Ouellett..... | 408 | Chabot's Crossing.. |
| 19 " | 20.30 | Garage. .... | ..... .... | ..... . ..... | .... ..... ..... | ... | Pa. de Campbellton |
| 22 " | 20.30 | 176 | Marc. rapide | Jas. McDonald.. . | A. Stevens..... | 23 | Stellarton..... |
| 26 " | 8 40 | 25 | Express ... | T. Guinan.. ..... | B. Cooke.... ..... | 234 | ½ mille à l'est de Windsor Jct. |
| 1er juin | 19.50 | Sub..... .. | ..... | P. Tardif..... | Oct. Halle..... | 90 | Parc de la Pte-Lévis |
| 29 " | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | Kempt Road, Halifax. |
| 7 juill. | 14 55 | 64 | Suburbain.. | L. G. Kennedy.... | C. Coleman..... | 227 | Burton's, Halifax.. |
| 8 " | 10 14 | Sub..... | ..... | Geo. C. Johnston.. | Geo. Roberge. .... | 173 | Pointe-Lévis..... |
| 16 " | 13.25 | Spécial. .... | Voyageurs.. | Jos. Baxter..... | Jno. H. Campbell. | 66 | ½ mille à l'est de Trenton. |

INTERCOLONIAL.

l'exercice clos le 31 mars 1909.

| Nom du blessé. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Nature de la blessure. | Verdict. |
|---|---|---|---|---|
| W. Lemieux..... | Serre-frein ..... | Main prise entre la barre d'attelage et le tampon en bois . | Blessure à la main. | |
| J. A. Pickard..... | " ..... | En travaillant au garage..... | Légère contusion à la jambe droite.. | |
| D. Cloutier. ..... | Concierge. ..... | Trouvé sur la voie .... ..... | Fatale..... | Accidentelle |
| Daniel McNevin.... | Voyageur ..... | Tombé hors du train..... | Blessure à la tête.. | |
| Jno. Camp..... | Ni l'un ni l'autre.... | Trouvé le long de la voie par l'équipe du train 24 ... ... | Fatale . ..... | Le ch. de fer n'a pas été blâmé. |
| Chas. Audet..... | Courrier sur ch. de f. | Huit wagons ont déraillé .... | Entaille au visage. | |
| W. Morrison..... | Messager d'express.. | Le wagon-poste est roulé en bas du talus. . ..... .... | Coup violent à travers la figure.... | |
| J. Little ... ..... | Serre-frein ..... | En travaillant au garage..... | Blessé au côté..... | |
| W. A. Fitch..... | Agissant comme chef de train .... ..... | Le tender de la locomotive a déraillé et a été renversé ... | Foulure au cou de p | |
| Sylva Catudal ..... | Ni l'un ni l'autre.... | A essayé de traverser la voie entre les wagons..... | Bras et pied gauches broyés. Il en est mort..... | On n'a blâmé ni le ch. de fer ni les employés. |
| N. Desrosiers. ..... | Serre-frein ..... . . | En travaillant au garage..... | Mauvaise blessure au pied..... | |
| C. Leahy. . . . . | " ..... | En déchargeant une pièce de machine .. .. | Doigt broyé ..... | |
| Wm. Gorman. ..... | Voyageur..... | A voulu descendre avant l'arrêt du train, a fait un faux pas et est tombé.. ..... | Egratignure à la main droite..... | |
| Louis Jacques ..... | Cantonnier ..... | Frappé par un convoi .. ... | Blessure à la tête.. | |
| A. Griffin..... | Chargeur de march.. | En maniant des marchandises le fardier a glissé et il est tombé en arrière..... | Mauvaise blessure au pied..... | |
| Alfred Couture..... | Réparateur de wag.. | En ajustant une manche à eau entre les wagons..... .. | Lésions internes à l'estomac..... | |
| A. Mowery..... | Préposé au garage... | S'est trouvé pris en dételant des wagons..... ..... .... | Blessure au dos ... | |
| Jos. Thérien..... | Ni l'un ni l'autre.... | Heurté par un train en marchant sur la voie..... .... | Légèrement blessé. | |
| Chas. Cormier ..... | Serre-frein..... | En travaillant au garage..... | Foulure à la cheville du pied.... | |
| A. M. Fraser.. ... | Chauffeur..... | En descendant de la locomotive il est tombé, la boîte à graisse l'a heurté et il a été traîné sur une certaine dist. | Grièvement blessé. | |
| Sydney Shaffleburg.. | Cantonnier ..... | Heurté par un train lorsqu'il se tenait debout sur la voie. | Fatale.. ..... | Accidentelle |
| Jos. Anctil ..... | Serre-frein (n'était pas de service).... | En essayant à monter sur le marchepied du tender, il est tombé et les roues du tender lui ont passé sur le corps .. | " ..... | " |
| Wm. Ingram. ..... | Ni l'un ni l'autre.... | Est tombé en jouant sur le mur de la nouvelle rotonde..... | " . ..... | " |
| Murphy, garçon, âgé de 8 ou 9 ans..... | " " .... | Ecrasé par un train..... . | Mauvaises entailles à la tête ; jambe droite presqu'entièrement coupée au-dessus de la cheville..... | |
| A. Simard..... | " " .... | Heurté par un train en marchant sur la voie..... | Blessure au dos, à la hanche et à la jambe gauche... | |

RELEVÉ des accidents arrivés durant

| Date. | Heure du jour. | N° du train. | Description du train. | Nom du chef du train. | Nom du mécanicien. | N° de la locomotive. | Endroit de l'accident. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1909. | | | | | | | |
| 19 " | 22.05 | 200 | Express .... | J. Rioux..... | W. J. Atkinson... | 343 | Entre Villeroy et de Lotbinière. |
| 30 " | 22.00 | 75 | Marchand. . | C. Couchy..... | J. Collet et E. Huott. | 308<br>91 | 1 mille à l'ouest de Laurier. |
| 7 août. | 24.20 | 301 | Express .... | A. E. Logan..... | Wm. Matthews.. | 109 | Loggieville ..... |
| 10 " | 18.10 | Spcl..... | ..... | J. B LeBel ..... | A. Chénard..... | 212 | Parc, Riv.-du-Loup. |
| 12 " | 12 K | 5 | Marchand.. | J. S. Nickerson. .. | R. Linden..... | 290 | Sussex..... |
| 14 " | 10.07 | 83 | Express .... | J. Coffey..... | R. Bulwer..... | 155 | ¾ de mille à l'est de Buctouche Cros'g. |
| 19 " | 12.45 | Pilote ..... | Marchand.. | A. St-Pierre ..... | N. Houston..... | 3 | 5 milles à l'ouest de la jct. St-Léonard. |
| 20 " | 1.50 | Spcl... .... | ..... | W. Brownrigg . . | J. Shaw..... | 366 | Truro. .... ..... |
| 27 " | 20.15 | .... ..... | ..... | . ..... | ..... | .... | " ..... .... |
| 28 " | 17.49 | 34 | Express .... | O. Desjardins. ... | E. Parsons. . .... | 407 | St-Alexandre..... |
| 30 " | 17.55 | 200 | " .... | Geo. Nixon. ..... | J. Donald..... | 338 | Thomson..... |
| 7 sept.. | ... .. | ..... | ..... | ..... | ..... ..... | .... | 1 mille à l'ouest de Sackville ..... |
| 7 " | 5.10 | Marchand.. | Spécial..... | A. Laliberté..... | D. Coté.. . . | 392 | St-Lambert..... |
| 13 " | 22.30 | Excur. voy. | ..... | Jno. McLeod..... | Jno. McEachern.. | 395 | Amherst..... |
| 20 " | ..... | ..... | ..... | ..... ..... | ..... .. ..... | .... | Près sta. St-Joseph. |
| 21 " | 21.50 | Spécial..... | ..... | H. Pelletier..... | H. Gingras.. ..... | 307 | Ste-Rosalie..... |
| 23 " | 17.40 | Spécial. .... | ..... | J. F. Kelly ..... | A. Probert..... | 21 | Hopewell..... |
| 6 oct.. | 2.38 | Spécial Exp. | Mar. et voy. | J. H. Thompson.. | R. J. Whalen.... | 88 | 300 vgs à l'ouest de Nashes Creek Stn.. |
| | | | | A. McLellan..... | John Morton..... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2 38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 2.38 | " .. | " . | " ..... | " .... | 333 | " .. |
| 6 " | 16.40 | Spécial..... | ..... | A. Gauvreau . ... | E. Roy ..... ... | .... | Drummondville.... |
| 8 " | 21.20 | Garage..... | ... ..... .. | ..... . .. | F. McBeath..... | 52 | Parc de Moncton... |

INTERCOLONIAL.

l'exercice clos le 31 mars 1909—*Suite.*

| Nom du blessé. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Nature de la blessure. | Verdict. |
|---|---|---|---|---|
| Fred Donlan, Mlle Sadie Murray, Mde Gordon. | Voyageurs ..... | Train déraillé..... .... | Fracture du crâne, contusions au bras, et légère contusion à l'épaule..... | |
| Jos. Ginois..... ... | Chauffeur..... | En sassant des cendres le sas s'est brisé et lui a brisé la m. | Blessure à un doigt de la m. gauche. | |
| Peter Ryan, Jno. Doran, Pat. Cronin, Wm. Fairbrother. | Ni l'un ni l'autre.... | Voyageaient sans permission dans un wagon fermé lorsqu'une roue du wagon contenant des lingots s'est brisée et a fait dérailler le wagon.. | Mauvaises blessures ..... | |
| Jno. Sims .... .... | Préposé aux bagages. | Son gilet s'est accroché à un boulon, en attelant des wag. | Lésions graves..... | |
| Sam Boucher..... | Serre-frein..... | Heurté par une locomotive... | Blessure légère .. | |
| Roy L. Welling..... | " ..... | En déchar. des march. le fardier lui est tomb. sur le pied | Légère blessure au pied. | |
| Alex. H. Steeves.... | Ni l'un ni l'autre.... | Marchant sur la voie, heurté par un train. | Mort à l'hôpital de Moncton. | |
| Antoine Martin..... | " " .... | Marchant sur la voie, heurté par un train. | Mort de ses blessures. | Accidentelle |
| Chas. True . .... .. | Employé du cirque de Norris et Rowe. | Dormait dans un wagon qui a déraillé. | Epaule disloquée. | |
| G. L. Miller ..... | Chargeur de marchandises..... | A heurté de la tête la porte du wag. en décharg. les malles. | Entailles au-dessus et au-des. de l'œil | |
| Jos. Dufour... .... | Ni l'un ni l'autre.... | Etant en boisson a voulu monter sur le train. | Une jambe coupée. | |
| Mme E. Mattison... | " " .... | Etant debout sur le croisem. a été heurtée par un train. | Fatal..... ..... | " |
| Abel Carter ..... | " " .... | Trouvé mort sur la voie. On suppose qu'il a été frappé par un train durant la nuit. | Fatale ..... ..... | Accidenteile |
| Rosario Légaré..... | Serre-frein..... | S'est pris le pied entre le rail et le wag. en att. des wag. | Pied droit affreusement broyé. | |
| George Ayer..... | Voyageur..... ..... | Est tomb. ou a sauté à bas du tr. | Blessure à la tête et à la figure. | |
| Victor Chatignay.... | Chauffeur ..... ... | Trouvé mort le long de la voie. | Fatale ..... | On a blamé ni le c. de f. ni les empl. |
| O. Sirois..... ..... | Serre-frein..... | Pied pris entre le contre-rail et l'aiguille en descendant du convoi. | Blessé..... | |
| Arthur Murray..... | " .... ... | En attelant les wagons..... | Pouce sérieusement broyé. | |
| R. J. Whalen..... | Mécanicien..... | Coll. entre le spéc. de Thompson et le train express n° 33. | Fatal..... | La faute du chef Thompson et du mécanicien Whalen. |
| J. Morton ..... | " ..... | " " .. | " ..... .. | |
| W. S. Morrison..... | Messager d'express.. | " " .. | " ..... | |
| Wm. Cook.. ..... | Chauffeur.. . ..... | " " .. | Sérieusement bles. | |
| A. J. Jessulate..... | Serre-frein . ..... | " r . | Mauvaise blessure à la jambe droite | |
| J. A. Murray..... | " ..... | " " .. | Epaule disloquée. | |
| D. O'Sullivan. .... | Courrier de ch. de f. | " " .. | Frac. du br. gauche | |
| W. P. Starratt. .. | " ..... | " " .. | Blessure légère... | |
| Thos. Keith..... ... | " ..... | " " .. | " ... | |
| J. H. Thompson .... | Chef de train..... | " " .. | " ... | |
| Wilfrid Blais. ..... | Ni l'un ni l'autre.... | Frappé par un train en marchant sur la voie. | " ... | |
| A. A. Embree..... | Serre-frein.... ..... | Essayant de pousser la barre d'attelage avec son pied. | Pied sérieusement broyé. | |

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés durant

| Date. | Heure du jour. | N° du train. | Description du train. | Nom du chef du train. | Nom du mécanicien. | N° de la locomotive. | Lieu de l'accident. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1909. | | | | | | | |
| 12 " | ..... | 26 | Express .... | W. McClafferty... | W. J. Hunter..... | 341 | 2 milles de North Truro ..... |
| 15 " | 1.00 | Spécial. .... | ..... ..... | F. A. Fowlie..... | J. Gozley..... | 275 | Windsor Jct..... |
| 20 " | 6.20 | 33 | Express .... | E. Camire..... | A. Matthews..... | 411 | Paraneige de Skin Cut ..... . .. |
| 21 " | 13.00 | Garage..... | ..... ..... | Nap. Levesque... | Geo. Lutes..... | 369 | Cedar-Hall ... .... |
| 30 " | 23.00 | ..... | ..... ... | ..... | ..... | .... | Pte-du-Chêne ..... |
| 1er nov. | 22.30 | Garage..... | ... ... ... | ..... ..... | W. McDonald.... | 349 | Parc de Sydney.... |
| 4 nov. | 19.00 | 84 | Express .... | J. Coffey..... | R. Bulwer..... | .... | Pont de Halls Creek près de Moncton. |
| 4 " | ..... | Spécial. .... | ..... .... | O'Brien..... | R. D. McDonald.. | 229 | Woodburn .... .... |
| 6 " | 5.15 | 133 | Express .... | J. B. Crockett.... | Geo. Storey..... | 99 | Pte.-du-Chêne ..... |
| 10 " | 5.25 | 33 | " .... | A. Bégin..... | W. Duncan..... | 406 | ¼ mille du garage de East Parades. |
| 12 " | 18.35 | Garage. .... | ..... | ..... | H. Maisey..... | 350 | Campbellton..... |
| 20 " | ..... | .. ..... | ..... ..... | ..... | ..... | .... | Nicolet..... |
| 1 déc. | 10.25 | 145 | Express .... | J. Dowden..... | R. Jameson..... | 2 | Rue Guy, Montréal. |
| 5 " | 16.30 | Spécial. .... | Marchand. . | S. G. Nickerson,.. | W. Ingram..... | 103 | Cannan..... |
| 13 " | 22.45 | 26 | Express ... | A. E. Brown..... | J. Ross..... | .... | A peu de distance à l'ouest de la station de la rue North |
| 17 " | 16.20 | 23 | Marchand. . | I. L. Barnhill..... | L. King.... ..... | 277 | Amherest..... . |
| 17 " | 24.00 | Garage. .... | ..... | J. Jackson..... | P. McInnes..... | 405 | D. W. T. Halifax.. |
| 18 " | 16.50 | 37 | Marchand. . | W. F. Fergusson.. | F. Henry..... | 395 | Ruis. du Castor près de sta. St-François |
| 26 " | 10.20 | Spécial..... | ..... | H. LeBel..... | Geo. Coté..... | 320 | Sainte-Anne..... |
| 1910. | | | | | | | |
| 4 jan. | 12.20 | 42 | Marchand. . | A. Gamache..... | D. C. Gallan ... | 351 | Cedar-Hall..... |
| 7 " | 16.00 | 41 | " .... | .... ..... | R. Baird..... | 264 | Parc de Ste-Flavie. |
| 10 " | 17.30 | Garage. .... | ..... ..... | ..... ..... | R. H. Fillinore.... | 287 | Parc de Stellarton. |
| 17 " | ..... | ..... . | ..... | ..... ..... | ..... | .... | ..... |
| 19 " | 6.40 | ..... | ..... | ... ..... | A. Probert..... | 199 | Près de Lourdes.... |
| 22 " | 4.50 | 148 | Express .... | A. Freshetto..... | Geo. Cloutier..... | 74 | St-Lambert..... |
| 27 " | 10.00 | ..... | ..... | .... ..... | ..... | .... | Truro ..... |

INTERCOLONIAL.

l'exercice clos le 31 mars 1909—*Suite.*

| Nom du blessé. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Nature de la blessure. | Verdict. |
|---|---|---|---|---|
| Jas. A. McCuish.... | Voyageur..... | A sauté par la fenêtre d'une voiture de 2ème classe. | Blessure légère.... | |
| Henry Gratta..... | Emp. à l'excavateur. | Cad. tr. s.la voie coup. en deux | Fatale..... ..... | Accidentelle |
| M. D. Mullins. . .. | Garçon de table..... | Le n° 33 a tamp. avec le n° 75, Mullins a été terr. p. c.-coup | Côte brisée..... | |
| Aug. Gagnon. .... | Serre-frein..... | Pied pris dans un trou sur un wagon plat. | Pied légèrement blessé. | |
| Wm. McGrath..... | Nettoyeur ..... .. | Pied pris dans la plaque tournante en tournant la locom. | Pied écrasé..... | |
| Jno. McPhee..... | Serre-frein..... | Serré entre le quai et un wagon. | Contusions sur le corps. | |
| Ed. Donaghan .... | Ni l'un ni l'autre ... | Frappé par un train en marchant sur la voie. | Mort à l'hôpital de Moncton. | Pas d'enquête. |
| A. B. Gray..... | Chef de section. .... | Tombé d'un w. chargé de trav. | Quatre côte brisées | |
| Geo. Mills ... ..... | Serre-frein ..... | Pris entre le supp. de l'aiguill. et les wag. en travail. au gar. | Mauvaise blessure au bras et au côté | |
| Mlle N. Kinnear.... | Voyageuse..... | Train déraillé..... | Lég. bl. à l'oreille. | |
| C. B. Jones..... | Garçon de dortoir.. | " ..... | " à la tête.. | |
| Henry Gunter .... | Ni l'un ni l'autre.... | Frappé par un train en traversant la voie. | Fatale..... | " |
| Fillion ..... | Chauffeur..... | A glissé sur la glace et est tombé sur la plaque tournante. | Deux côtes enfoncées. | |
| Amédée Cherrier.... | Cantonnier sur le Grand-Tronc..... | Collision entre le wagon sur la plate-for. duquel il se tenait deb. et un wag. s. la l.-mère. | Grièvement blessé. | |
| S. G. Nickerson..... | Chef de train..... | Lorsque le train s'est partagé le wagon s'est arrêté brusq., le jetant contre le bout du wag. | Fatalement blessé. | |
| Mme K. Carroll .... | Voyageuse..... | Trouvée sur la voie..... .... | Jambe coupée au-dessous du genou. Est mort à l'hôpital à Halifax.. | " |
| Lula Barrett..... | Ni l'un ni l'autre... | Trav. la voie en dessous des w. | Fatale ..... | Accidentelle |
| W. Fabie..... | Serre-frein..... .... | En attelant des wagons..... | Mauv. blessures... | |
| W. F. Fergusson.... | Chef de train.. .... | Main prise dans une porte.... | Un doigt écrasé... | |
| Elz. Villeaux..... | Ni l'un ni l'autre.... | Trouvé mort sur la voie.... | Fatale .... .. .... | " |
| H. M. Canfield..... | Voyageur..... | Collision du n° 33 avec spécial. | Blessures légère... | |
| Mlle A. Poirier..... | Voyageuse..... | " " .. | " ... | |
| Jos. Williams..... | Voyageur .. .. .... | " " .. | " ... | |
| Mme J. Shute ..... | Voyageuse..... | " " .. | " ... | |
| David Tokes..... | Voyageur ..... | " " .. | " ... | |
| Chas. Soloman ..... | Voyageur..... | " " .. | " ... | |
| I. Bircovitch..... | Agent de journaux.. | " " .. | " ... | |
| E. Patson..... | 2ième cuisinier..... | " " .. | " ... | |
| D. C. Gallan ..... | Mécanicien. .. ..... | En nettoyant le feu..... | Index de la main gauche sérieusement écrasé. | |
| A. Rioux..... | Employé du parc.... | En attelant des wagons. .... | Mortellem. blessé est mort le lendemain matin. | " |
| John W. McIntosh.. | Serre-frein..... | Etait debout sur le marchep. de la loc. n° 287 lorsq. est v. en collis. avec la loc. n° 85. | Fatale .. ..... | " |
| Aug. Pouliot..... | Mécanicien..... .... | Frappé par la loc. de garage.. | Blessure légère.... | |
| Jos. Campbell..... | Cantonnier..... | Marchant sur la voie.... .... | " grave .... | |
| Jos. Frechette..... | Serre-frein..... | En travaillant au garage a glissé et est tombé. | Trois doigts de la main gauc. brisés | |
| Geo. Laird..... | Inspect. de wagons.. | En détel. les fr. pneumat. s'est fait pr. la tête entre les wag. | Blessures graves... | |

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés durant

| Date. | Heure du jour. | N° du train. | Description du train. | Nom du chef du train. | Nom du mécanicien. | N° de la locomotive. | Lieu de l'accident. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1910. | | | | | | | |
| 29 " | 15.05 | 23 | Marchand. . | J. W. Coles..... | W. Gross..... | 279 | Amherst ..... |
| 8 fév. | 20.25 | 151 | Express .... | A. Légacé..... | G. Findlay..... | 102 | 2½ milles à l'ouest de Saint-Eugène. ... |
| 19 " | 19.30 | Spécial..... | ..... | J. Cremer..... | J. Martin..... | 7 | Chatham ..... |
| 21 " | 14K | Garage. .... | ... ..... | ..... | Ed. Kean..... | 403 | Parc de Ste-Flavie. |
| 28 " | 1.40 | Spécial. .... | Marchand. . | H. A. Baker..... | D. McLeod..... | 309 | Hill Siding près de Folleigh. |
| 5 mars | 16.35 | Garage. .... | ..... | ..... | G. Roberge ..... | 197 | Parc de Lévis..... |
| 7 mars. | ..... | Garage..... | ..... | ..... | ..... | .... | Ste-Flavie..... ... |
| 11 " | 18.30 | 376 | Suburbain.. | W. Long..... | N. Ivroy..... | 330 | Stat. de Frédéricton |
| 12 " | 24.15 | Spécial..... | Marchand.. | F. Dixon..... | W. Rushton..... | 297 | 3 milles à l'ouest de Belledune. |
| 31 " | .. . | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | St-Hyacinthe ..... |

INTERCOLONIAL.

l'exercice clos le 31 mars 1909—*Suite.*

| Nom du blessé. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Nature de la blessure. | Verdict. |
|---|---|---|---|---|
| J. A. Stronach..... | Serre-frein..... | Tombé à bas de l'éc. d'un w.fer. | Fracture du bras.. | |
| M. Lachapelle..... | Ni l'un ni l'autre.... | Passait en voiture sur la voie lorsq. a été frap. par un tr. | Blessure légère.... | |
| W. Whalen..... | Serre-frein.. ..... | En attelant des wagons .... | Pouce écrasé..... | |
| Dumas Cloveau .... | Cantonnier..... | Frappé par la locomotive en marchant sur la voie. | Blessure légère.... | |
| D. McLeod ..... | Mécanicien..... | Locomotive et six wagons tombés en bas du talus. | Fatale ..... | Rupture du bandage de la roue motrice de dr. |
| John McIsaac..... | Chauffeur ..... | " " .. | " ..... | |
| J. O. Davidson..... | Serre-frein..... | " " .. | " ..... | |
| A. Martin..... | Employé du parc.... | En attelant des wagons..... | Blessure grave .... | |
| A. Dumont..... | Employé du parc.... | En travaillant au garage ..... | Majeur de la main droite écrasé. | |
| W. Burdon..... | Serre-frein..... | Tombé du train, les roues lui ont passé sur la main droite. | Main affreusement écrasée. | |
| Robert Geedart..... | " ..... | La locomotive a quitté le train et Geedart, en essayant de l'atteler a été pris aux hanches entre les barres d'attelage. | Blessures graves est mort plus tard à l'hôpital de Moncton. | Accidentelle |
| O. Dion..... | " ..... | En déchargeant des marchandises. | Pouce écrasé. | |

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN.

Bureau des administrateurs des chemins de fer de l'Etat
Moncton, N.-B.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor durant l'exercice clos le 31 mars 1909.

### VOIE.

Durant l'année on a enlevé de la voie 43,320 pieds de rails de 4 pouces et de 4½ pouces et on les a remplacés par la même quantité de rails de 4½ pouces.

### TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année dix mille cinq cent quarante-quatre traverses ordinaires ainsi qu'un assortiment de traverses d'aiguillage.

### BALLAST.

Durant l'année, on a introduit sous la voie 140 verges cubes de cendre.

### AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les sémaphores et appareils d'aiguillage.

### CLÔTURES.

Durant l'année, des clôtures en fil métallique ont été construites à l'entreprise sur une longueur de 2,000 perches.

Toutes les clôtures de l'embranchement ont été réparées.

### QUAIS ET VIADUCS EN CHARPENTE.

*Réparations.*

Sur toute la ligne on a fait les réparations nécessaires aux quais et viaducs en charpente.

### PONTS ET PONCEAUX.

*Réparations.*

Beaver-Bank, pont; Ellershouse, pont; Ellershouse, ponceau; Fletcher, pont; Pidgeon, pont; Three-Mile-Plains, pont.

### BÂTIMENTS ET QUAIS DE GARE.

*Réparations.*

Beaver-Bank, gare; Beaver-Bank, quai; Ellershouse, gare; Hartville, quai; Mount-Uniacke, gare; Mount-Uniacke, hangar à marchandises; Newport, gare;

South-Uniacke, quai; Windsor, gare; Windsor, quai; Windsor, remise à locomotives; Windsor, remise à outils; Windsor, hangar à marchandises.

EN GÉNÉRAL.

Partout où il y en a eu besoin on a fait des réparations aux fosses à bestiaux, croisements de routes et barrières.

On a posé des vitres et réparé toutes les fenêtres endommagées.

On a blanchi à la chaux les dépendances et les abords des croisements de chemins publics.

Les sémaphores, aiguilles et signaux ont été repeints au besoin.

On a fait les réparations nécessaires aux trolleys, wagonnets, brouettes, etc., sur toute la ligne.

On a maintenu en bon état de réparations la voie de l'embranchement de Windsor, ainsi que les ponts et constructions. Je crois que le tout n'a jamais été en meilleur état.

Bien sincèrement à vous,

(Signé) T. C. BURPEE.

MONCTON, N.-B.,
31 mars 1910.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DES RECETTES, exercice clos le 31 mars 1910.

| Dépenses. | $ c. | Recettes. | $ c. |
|---|---|---|---|
| Entretien de la voie et des bâtiments... | 23,549 90 | Recettes des voyageurs ..... | 15,696 16 |
| Balance..... | 37,104 08 | " " marchandises ..... | 43,805 98 |
| | | " de la poste ..... | 1,151 84 |
| | 60,653 98 | | 60.653 98 |

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des bâtiments, exercice clos le 31 mars 1910.

| — | $ c. |
|---|---|
| Surintendance | 2,094 79 |
| Ballast | 66 50 |
| Traverses | 3,859 02 |
| Rails | 2,748 42 |
| Autres matériaux pour la voie | 1,500 17 |
| Terrassement et voie | 9,395 12 |
| Enlèvement de la neige, du sable et de la glace | 427 14 |
| Ponts, viaducs en charpente et ponceaux | 643 97 |
| Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et enseignes | 1,899 10 |
| Signaux et appareils de déclenchement | 7 88 |
| Bâtiments, installations et terrains | 594 95 |
| Docks et quais | 12 75 |
| Outils et fournitures de terrassements | 135 31 |
| Papeterie et impressions | 40 27 |
| Autres dépenses | 124 51 |
| | 23,549 90 |

E. et O. E.,

MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,

*Contrôleur.*

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BALANCE GÉNÉRALE, exercice clos le 31 mars 1910.

| Dt. | $ c. | Avoir. | $ c. |
|---|---|---|---|
| Département des magasins | 4,311 35 | Compte du Dominion | 4,311 35 |

E. et O. E.,

MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,

*Contrôleur.*

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

RELEVÉ des recettes mensuelles—Un tiers des recettes.

| Mois. | Recettes des voyageurs. | Recettes des marchandises. | Recettes de la poste. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|
| 1909. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Avril | 960 47 | 3,245 39 | 95 68 | 4,300 54 |
| Mai | 932 36 | 2,674 21 | 95 68 | 3,702 25 |
| Juin | 1,392 07 | 2,228 76 | 95 68 | 3,716 51 |
| Juillet | 1,777 56 | 2,263 53 | 95 68 | 4,136 77 |
| Août | 1,992 13 | 1,624 46 | 96 91 | 3,713 50 |
| Septembre | 2,605 57 | 4,579 91 | 98 13 | 7,283 61 |
| Octobre | 1,581 29 | 5,546 10 | 96 90 | 7,224 29 |
| Novembre | 981 01 | 6,104 65 | 96 91 | 7,182 57 |
| Décembre | 1,161 21 | 3,989 98 | 96 91 | 5,248 10 |
| 1910. | | | | |
| Janvier | 663 44 | 4,473 17 | 94 46 | 5,231 07 |
| Février | 701 40 | 3,385 79 | 94 45 | 4,181 64 |
| Mars | 947 65 | 3,691 03 | 94 45 | 4,733 13 |
| | $15,696 16 | $43,805 98 | 1,151 84 | $60,653 98 |

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
*Contrôleur.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 31 mai 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

J'inclus aussi le rapport du surintendant de la mécanique, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable, l'apurateur, le comptable de la mécanique et le garde-magasin :—

N° 1. Capital.
2. Revenu.
3. Entretien de la voie et construction.
4. " et équipement.
5. Dépenses de la traction.
6 " de transport.
7. " générales.
8. Fournitures en général.
9. Bilan général.
10. Relevé des moyennes.
" recettes.
" voyageurs.
" marchandises.

Relevé, description des marchandises transportées.

A. Relevé indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons.

B. Relevé indiquant le parcours fait, et la houille, l'huile et les chiffons consommés par les locomotives.

Le parcours du chemin de fer exploité durant l'année a été le même que l'an dernier, 267·5 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

| | | |
|---|---|---|
| Jusqu'au 31 mars 1909, la dépense a été de | | $8,258,967 94 |
| Les augmentations durant l'année ont été comme suit:— | | |
| Augmentation des installations à Charlottetown | $156,531 57 | |
| Embranchement d'Harmony à Elmira | 49,829 25 | |
| Embranchement de Montague | 36 15 | |
| | | 206,396 97 |
| Formant au 31 mars 1910 un total de | | $8,465,364 91 |

Les dépenses ci-dessus, sous le titre de compte du capital pour l'année courante, seront clairement expliquées par l'ingénieur en chef.

COMPTE DU REVENU.

Il y a eu une augmentation très considérable du revenu au cours de l'année dernière. Les récoltes ont été exceptionnellement bonnes; les prix ont été élevés, et la prospérité a continué de régner dans la province.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation peuvent être comparés comme suit:—

| | |
|---|---|
| Recettes brutes | $ 319,074 74 |
| Frais d'exploitation | 427,283 73 |
| Différence | $ 108,208 99 |

Les recettes brutes peuvent être comparées comme suit à celles de l'année précédente:—

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 311,319 63 |
| En 1909-10 | 319,074 74 |
| Augmentation | $ 7,755 11 |

Les recettes des voyageurs se comparent comme suit:—

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 136,543 04 |
| En 1909-10 | 140,076 83 |
| Augmentation | $ 3,542 79 |

Les recettes du transport des marchandises se composent comme suit:—

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 149,150 61 |
| En 1909-10 | 153,373 11 |
| Augmentation | $ 4,222 50 |

Les recettes du transport des marchandises se comparent comme suit:—

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 25,634 98 |
| En 1909-10 | 25,624 80 |
| Diminution | $ 10 18 |

Comparaison du nombre des voyageurs transportés:—

| | Nombre. |
|---|---|
| En 1908-9 | 332,758 |
| En 1909-10 | 351,038 |
| Augmentation | 18,280 |

Comparaison du poids des marchandises transportées:—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1908-9 | 106,090 |
| En 1909-10 | 105,741 |
| Diminution | 349 |

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparativement à l'exercice précédent, les frais d'exploitation ont été comme suit:—

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 400,330 41 |
| En 1909-10 | 427,283 73 |
| Augmentation | $ 16,953 32 |

Les moyennes comparées à celles de l'exercice précédent sont les suivantes:—

*Par mille de parcours des locomotives.*

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | $ 88 46 |
| En 1909-10 | 96 05 |

*Par mille de parcours des convois.*

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | 119 51 |
| En 1909-10 | 132 07 |

*Dépense par mille de voie ferrée.*

| | |
|---|---|
| En 1908-9 | 1,499 36 |
| En 1909-10 | 1,600 31 |

VOIE.

On a renouvelé vingt-sept mille cinq cent quatre-vingt-une traverses de chemin de fer, 18 jeux de traverses d'aiguilles et 27 tampons d'arrêt, avec cadres.

On a placé quatre supports d'aiguille dans le parc de Charlottetown et 3 sur la ligne-mère.

On a posé aux endroits suivants des rails d'acier de 50 livres pour remplacer les rails de fer: 2,115 pieds dans le parc de Tignish, 1,176 pieds sur la voie du quai d'Alberton, 3,360 pieds dans le parc de Georgetown, et 1,672 pieds dans le parc de Souris.

On a posé sur la voie du parc de Charlottetown, 4,900 pieds de rails en acier de 56 livres, pour remplacer des rails en fer, et sur la ligne-mère de la boucle de la rivière Vernon, on a posé 2,750 pieds de rails de 50 livres pour remplacer les rails d'acier de 56 livres qui étaient en mauvais ordre. Sur la ligne-mère entre Royalty-Junction et Kensington, on a posé 1,100 tonnes de rails d'acier de 56 livres, avec boulons et éclisses, pour remplacer des rails d'acier de 50 livres. Douze nouveaux cours de croisement en acier ont été utilisés sur la voie pour en remplacer d'autres trop usés ou trop légers, qui ont été enlevés.

On a installé dans le parc de Charlottetown une nouvelle balance de voie ferrée avec fondation en béton, et dans le parc de Georgetown une balance de voie de garage de seconde main avec fondation en bois.

Un nouveau poteau d'arrêt Ellis a été placé à l'extrémité de la voie sur le quai de Souris et deux aux extrémités des voies sur le quai de Charlottetown

Douze wagonnets ont été réparés. On a fait sept nouveaux leviers de voie et 4 planches de dressage.

VOIES DE GARAGE.

On a posé, à Tignish, une nouvelle voie de garage de 396 pieds de longueur, en rails d'acier de 50 livres, pour un chasse-neige pourvu d'un flanger.

A Saint-Louis, on a posé 950 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer, et la voie de garage a été prolongée de 100 pieds.

A Alberton, on a posé 1,000 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A O'Leary, on a posé 1,032 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

Au Portage, on a posé 1,540 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Ellerside, on a posé 508 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Northam, on a posé 800 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Richmond, on a posé 750 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Kensington, on a posé 2,928 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Kelvin, on a posé 384 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Emerald, on a posé 400 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Kinkora, on a posé 800 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Albany, on a posé 750 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Bradalbane, on a posé 1,790 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Elliot's, on a posé 1,251 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Hunter-River, on a posé 1,250 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

La voie d'évitement à parcours complet a été prolongée de 180 pieds et la voie de garage de Full, de 70 pieds. Sur l'une et l'autre les anciens rails ont été remplacés par des rails d'acier.

A North-Wiltshire, on a posé 600 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Milton, on a posé 500 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Winsloe, on a posé 300 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A York, on a posé 1,600 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Bedford, on a posé 1,296 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Mt-Stewart, on a posé 1,455 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Morell, on a posé 1,200 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Marie, la voie de garage a été prolongée de 400 pieds. Pour remplacer les rails de fer enlevés et pour prolonger la voie de garage, on a employé 1,152 pieds de rails d'acier de 50 livres.

A Saint-Pierre, on a posé 642 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Selkirk, on a posé 800 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A la Rivière à l'Ours, on posé 984 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Peake's, on a posé 450 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Sainte-Thérèse, on a posé 500 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie de garage pour remplacer les rails de fer.

A Kitchen's-Siding, on a employé 264 pieds de rails d'acier de 50 livres pour prolonger la voie de garage.

### CLÔTURES.

On a reconstruit 31,170 pieds de clôtures en fil métallique Page sur nouveaux poteaux de cèdre; construit 7,288 de clôtures paraneige fixes. On a reconstruit 175 pieds de clôtures en fil de fer barbelé. 394 panneaux portatifs de clôture paraneige ont été construits par les charpentiers du chemin et placés où il y en avait le plus besoin. On a érigé une étendue considérable de clôture paraneige provisoire en fascines et fil de fer.

On a renouvelé 50 barrières de fermes.

Toutes les clôtures qui en avaient besoin ont subi des réparations.

### BALLASTAGE.

On a distribué sept cent quatre-vingt-trois charges de wagons de ballast aux endroits où il y en avait le plus besoin. Afin de niveler le terrain de la station et d'élargir les talus on a utilisé cinquante-sept charges de wagons d'argile. On a distribué sur la voie aux endroits mous et humides quarante-deux charges de wagons de cendres.

### PONTS.

A Devon-Ouest, Ellerslide et Saint-Nicolas, les ponts ont été pourvus de nouvelles traverses en pin dur.

A Mt-Stewart, la structure en fer du pont a été peinturée.

A Morell, on a réparé le pilier d'appui du tablier tournant du pont.

A Maria, la maçonnerie en pierre du pont a été jointoyée et la structure en fer a été peinturée.

A Midgell, la maçonnerie en fer du pont a été jointoyée et la structure en bois a été peinturée.

A Pine-Brook, la maçonnerie en pierre du pont a été jointoyée.

PONCEAUX.

A Bloomfield, on a construit un nouveau ponceau en charpente pour faire dévier le cours de l'eau à cet endroit.

A O'Leary, on a remplacé le ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 40 pieds de longueur et de 18 pouces de diamètre.

A Coleman, on a remplacé un ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 20 pieds de longueur sur 15 pouces de diamètre.

A Northam, on a remplacé un ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 35 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

A Richmond, on a remplacé un ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 40 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

A Summerside, on a remplacé un ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 28 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

A Mt-Stewart, on a remplacé des ponceaux en bois par un ponceau tubulaire en béton de 16 pieds de longueur sur 15 pouces de diamètre et un ponceau en fer de 36 pieds de longueur sur 12 pouces de diamètre.

A Saint-Pierre, on a remplacé des ponceaux en bois par un ponceau tubulaire en fer de 48 pouces de longueur sur 12 pouces de diamètre et un ponceau tubulaire en béton de 25 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

A Georgetown, on a remplacé un ponceau en bois par un ponceau tubulaire en béton de 18 pieds de longueur sur 30 pouces de diamètre, et deux ponceaux en bois par deux ponceaux en béton de 30 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

A Sainte-Geneviève, on a remplacé deux ponceaux en bois par deux ponceaux tubulaires en béton de 17½ pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre.

Vingt-huit ponceaux en bois ont été reconstruits en pruce ou autre bois, et les ponceaux en pierre ont été réparés où cela était nécessaire.

On a renouvelé 88 garde-bestiaux avec des traverses en pruche et des pièces de bois de pin dur et de pruche.

QUAIS ET ÉPAULEMENTS.

A Summerside, on a utilisé les matériaux suivants pour les réparations du quai: 50,000 pieds de charpente de pruche, 3,000 pieds de madriers de pruche et 300 chevilles.

Pour réparer l'épaulement on a employé 30,000 pieds de charpente de pruche et 200 chevilles.

A Souris, on a employé à la construction d'une cale inclinée 2,000 pieds de madriers de pruche et 100 chevilles.

A Georgeown, on a employé les matériaux suivants à la construction d'une cale inclinée pour l'*Earl Grey:* 5,000 pieds de charpente de pruche, 2,000 pieds de madriers d'épinette, 2,000 pieds de madriers de pruche et 300 chevilles.

A Marie, on a construit 50 pieds d'épaulement.

BÂTIMENTS ET QUAIS DE GARES.

*Tignish.*—On a réparé la remise aux locomotives, le hangar à marchandises et les cheminées du logement du chef de gare. On a reconstruit quatre soutes à charbon.

*De Blois.*—La station a été réparée.

*Saint-Louis.*—La station a été réparée et l'on a construit un nouveau contrôle des billets. Un nouveau parc à bétail a été construit.

*Alberton.*—Le logement du chef de gare a été exhaussé. On a posé en dessous un nouveau mur de fondement. L'intérieur a été réparé, tapissé et peinturé. La toiture du logement a été couverte en bardeaux.

*Howlan.*—On a construit un nouveau quai de gare.

O'Leary.—On a reconstruit le quai de gare et la remise à outils des cantonniers. Le logement du chef de gare a été tapissé et peinturé à l'intérieur.

*Devon-Ouest.*—On a réparé la porte et les fenêtres de la gare.

*Portage.*—On a réparé les fenêtres de la gare.

*McNeills.*—On a réparé les fenêtres de la gare.

*Ellerslide.*—On a réparé la remise des outils des cantonniers.

*Saint-Nicolas.*—On a réparé les portes et les fenêtres de la gare.

*Piusville.*—On a réparé les fenêtres de la gare.

*Summerside.*—On a réparé la gare et posé une nouvelle toiture en gravier à la salle des bagages. Le hangar aux marchandises sur le quai a été exhaussé et réparé.

*Freetown.*—On a fait 3 contre-châssis pour la gare.

*Emerald.*—Le quai de gare a été renouvelé.

*Cap Travers.*—On a réparé le quai de gare. La cuisine du logement du chef de gare et une des chambres de ce logement ont été boisées.

*Bradalbane.*—La toiture de la gare a été réparée avec du gravier et de la poix. Le logement du chef de gare a été tapissé et peinturé à l'intérieur.

*Clyde.*—L'extérieur de la gare a été peinturé.

*Hunter-River.*—On a réparé le quai de gare. On a posé une nouvelle gouttière à la gare, qui a subi d'autres réparations.

*Wiltshire-Nord.*—On a réparé le quai de gare ainsi que les portes et les fenêtres de la gare.

*Colville.*—On a posé des portes et des châssis neufs à la gare.

*Milton.*—La gare a été pourvue de nouvelles portes et fenêtres.

*Royalty-Junction.*—Deux petites maisons ont été converties en une seule pour servir de logement au chef de gare, ce qui a nécessité beaucoup de travail, vu que l'une des constructions a dû être transportée et qu'il a fallu poser un mur de fondement sous les deux maisons. Le logement a été tapissé et peinturé en dehors et en dedans.

*Bedford.*—On a fait l'acquisition de quatre nouveaux contre-châssis pour la gare, qui a subi les réparations nécessaires. On a posé un plancher neuf dans le bureau.

*York.*—Les portes et les fenêtres de la gare ont été réparées.

*Mt.-Stewart.*—On a tapissé et peinturé l'intérieur du logement du chef de gare. Le quai de gare a été réparé.

*Lot 40.*—La gare a été peinturée à l'extérieur.

*Morell.*—La gare et le quai ont été réparés. On a tapissé et peinturé l'intérieur du logement du chef de gare.

*Union.*—Le quai de gare a été renouvelé.

*Saint-Pierre.*—On a construit une nouvelle remise pour les outils des cantonniers, et réparé le quai de gare.

*Selkirk.*—On a couvert en bardeau le toit de la maison des cantonniers.

*Rivière à l'Ours.*—Le logement du chef de gare a été peinturé et les plafonds ont été blanchis. On a renouvelé le quai de gare.

*Souris.*—La gare a été réparée et pourvue d'une nouvelle moulure de couronnement. L'extérieur a été peinturé. On a posé une nouvelle toiture en gravier sur la salle des bagages et couvert en bardeau le toit du logement du chef de gare. On a construit un nouvel abri pour le puits du chef de gare. Le logement du chef de gare a été tapissé et peinturé en dedans. Une nouvelle balance a été installée dans la salle des marchandises.

*Peakes.*—On a posé une porte neuve au hangar des marchandises et fait des réparations aux portes et fenêtres de la gare.

*48 Road.*—On a couvert en bardeau la toiture de la gare.

*Cardigan.*—La gare a été réparée.

*Georgetown.*—On a réparé la remise aux locomotives, dont la toiture a été couverte en bardeaux. L'entrepôt, sur le quai, a été exhaussé et placé sur de nouveaux fondements.

*Murray-Harbour.*—Les portes et les fenêtres de la remise aux locomotives ont été réparées. On a fait des réparations à tous les autres bâtiments qui en avaient besoin.

MATÉRIEL.

| | |
|---|---|
| La valeur du matériel acheté s'est élevée à | $150,719 57 |
| La valeur du matériel mis en œuvre s'est élevée à | 181,020 08 |
| La valeur du matériel vendu s'est élevée à | 2,623 82 |
| La valeur du matériel disponible à la fin de l'année était de: | |
| Divers | $ 31,948 74 |
| Combustible | 12,155 77 |
| Matériel de voie et de ponts | 15,201 67 |
| | $59,306 18 |

EN GÉNÉRAL.

Le matériel roulant, la chaussée et les bâtiments ont tous reçu une attention spéciale et sont en bon état de service.

J'inclus un rapport des accidents qui se sont produits dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. A. SHARP,
*Surintendant.*

Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

## N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

### Compte du capital.—Douze mois terminés le 31 mars 1910.

| 1909. | Dt. | | $ c | 1909. | Av. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 31 mars. | Coût du ch. de f. de l'I.-du-P.-E., jusqu'à date..... | | 8,258,967 94 | 31 mars. | Gouvernement fédéral ..... | 8,258,967 94 |
| 1910. | | | | 1910. | | |
| 1er mars. | Agrandissement d'instal. à Charlottetown.... | $ 156,531 57 | | 31 mars. | " " ..... | 206,396 97 |
| | Embranchement de Harmony à Elmira... | 49,829 25 | | | | |
| | Embranchement de Montague..... | 36 15 | | | | |
| | | | 206,396 97 | | | |
| | | | 8,465,364 91 | | | 8,465,364 91 |

E. et O. E.,
Charlottetown, I. P.-E.

W. T. HUGGAN,
*Comptable et vérificateur.*

## N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| DÉPENSES. | $ c. | RECETTES. | $ c. |
|---|---|---|---|
| Entretien de la voie et des trav. d'art. | 121,046 70 | Voyageurs | 140,076 83 |
| Entretien de l'équipement | 79,258 26 | Marchandises | 153,373 11 |
| Dépenses du trafic | 968 97 | Postes et messageries | 23,935 58 |
| Frais de transport | 211,004 76 | Divers | 1,689 22 |
| Frais généraux | 15,005 04 | | |
| | 427,283 73 | | 319,074 74 |
| | | Solde | 108,208 99 |
| | 427,283 73 | | 427,283 73 |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| | $ c. |
|---|---|
| N° 1. Surintendance | 2,768 70 |
| 2. Ballast | 1,598 59 |
| 3. Traverses | 10,232 32 |
| 4. Rails | 11,008 03 |
| 5. Autre matériel de la voie | 5,890 44 |
| 6. Chaussée et voie | 60,149 62 |
| 7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace | 11,930 76 |
| 9. Ponts, viaducs en charpente et ponceaux | 1,564 53 |
| 11. Croisements à niveau, clôtures, fosses à bestiaux et écriteaux | 4,851 21 |
| 12. Clôtures paraneige, parasable et abris paraneige | 411 48 |
| 13. Outillage de signaux et d'enclenchement | 14 15 |
| 14. Lignes télégraphiques et téléphoniques | 2 96 |
| 16. Bâtiments, installations et pelouses | 6,916 88 |
| 17. Docks et quais | 2,109 48 |
| 18. Chaussée, outils et fournitures | 1,401 77 |
| 23. Papeterie et impressions | 187 84 |
| 25. Autres dépenses | 8 00 |
| | 121,046 70 |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT.—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 28. | Surintendance | 6,798 15 |
| 29. | Locomotives à vapeur—réparations | 27,005 00 |
| 35. | Voitures et voyageurs—réparations | 14,485 79 |
| 36. | Voitures et voyageurs—réfections | 4,398 84 |
| 38. | Wagons à marchandises—réparations | 11,471 06 |
| 39. | " " —réfections | 4,130 85 |
| 47. | Machines et outils pour atelier | 3,124 19 |
| 50. | Papeterie et impressions | 272 09 |
| 52. | Autres dépenses | 6,860 66 |
| 56. | Equipement des travaux—réparations | 711 63 |
| | | 79,258 26 |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DU TRAFIC—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 57. | Surintendance | 17 00 |
| 59. | Annonces | 894 09 |
| 60. | Papeterie et impressions | 57 88 |
| | | 968 97 |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS DE TRANSPORT—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 66. | Surintendance | 6,344 07 |
| 67. | Service des trains | 2,595 51 |
| 68. | Employés des gares | 45,038 14 |
| 72. | Fournitures et dépenses des gares | 5,849 12 |
| 73. | Chefs de parc et autres commis | 2,000 83 |
| 74. | Conducteurs et serre-freins préposés aux parcs | 1,935 25 |
| 76. | Fournitures et dépenses des parcs | 26 78 |
| 77. | Mécanicien des parcs | 4,226 05 |
| 78. | Frais des rotondes—parcs | 1,005 77 |
| 79. | Combustible pour locomotives des parcs | 3,674 49 |
| 80. | Eau " " | 80 00 |
| 81. | Lubrifiants " " | 128 52 |
| 82. | Autres fournitures pour locomotives des parcs | 98 85 |
| 86. | Mécanicien de locomotives—de route | 23,425 86 |
| 87. | Frais de rotonde—route | 10,837 48 |
| 88. | Combustible pour locomotives de route | 46,682 45 |
| 89. | Eau " " | 2,064 38 |
| 90. | Lubrifiants " " | 898 58 |
| 91. | Autres fournitures pour locomotives de route | 962 71 |
| 94. | Préposés aux convois de route | 31,955 39 |
| 95. | Fournitures et dépenses des convois | 7,071 15 |
| 98. | Fonctionnement des ponts tournants | 670 28 |
| 99. | Enlèvement d'épaves | 46 60 |
| 100. | Télégraphe et téléphone—fonctionnement | 7,013 08 |
| 101. | Fonctionnement du matériel flottant | 222 40 |
| 103. | Papeterie et impressions | 5,787 17 |
| 105. | Autres dépenses | 4 54 |
| 106. | Pertes et dommages—marchandises | 278 13 |
| 108. | Dommage à la propriété | 56 68 |
| 109. | Dommage au bétail sur l'emplacement de la voie | 24 50 |
| | | 211,004 76 |

E. & O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
*Comptable et vérificateur.*

## N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| | | $ c. |
|---|---|---|
| N° 113. | Traitements et dépenses des officiers généraux | 1,659 66 |
| 114. | " " commis et aides | 5,619 07 |
| 115. | Dépenses et fournitures du bureau de l'administration | 294 24 |
| 116. | Frais de loi | 73 35 |
| 118. | Dépenses du département des secours | 6,142 67 |
| 119. | Pensions | 5 54 |
| 120. | Papeterie et impressions | 1,148 87 |
| 121. | Autres dépenses | 72 72 |
| | | 15,005 04 |

E. & O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
*Comptable et vérificateur.*

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1910.

| 1909. | Dt. | $ c. | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|
| 31 mars.... | Report | | | 77,442 27 |
| 1910. | | | | |
| 31 mars.... | Achats durant l'année | | 150,719 57 | |
| | Frais d'autres services | | 5,128 01 | |
| | Main-d'œuvre | | 4,919 73 | |
| | Bordereaux de paie | | 4,740 50 | |
| | | | | 165,507 81 |
| | Av. | | | 242,950 08 |
| 31 mars.... | Distributions durant l'année | | | 183,643 90 |
| | Balance .. Matériel ordinaire, y compris papeterie.. | 31,948 74 | | 59,306 18 |
| | Balance .. Combustible | 12,155 77 | | |
| | Balance .. Matériel de voie et de ponts | 15,201 67 | | |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1908.

| Dt. | $ c. | Av. | $ c |
|---|---|---|---|
| Matériel en général | 59,306 18 | Compte de l'Etat | 72,401 20 |
| Ministère des Postes | 7,263 64 | Rhodes, Curry & Co | 390 00 |
| Chefs de gare | 2,112 01 | John Simon | 200 00 |
| Caisse | 2,074 63 | Gages non-réclamés | 198 65 |
| Voie et équip.—compte indéterminé | 1,812 93 | | |
| Ministère de la Mar. et des Pêcheries | 296 16 | | |
| Cie de messageries canadienne | 120 26 | | |
| Chemin de fer Intercolonial | 67 28 | | |
| Loyers | 48 87 | | |
| Compte indéterminé | 47 28 | | |
| Juge Weeatherbee | 30 00 | | |
| Charlottetown Steam Navigation Co. | 8 76 | | |
| Ministère de la Milice | 0 95 | | |
| Gouvernement de l'I.-P.-E | 0 75 | | |
| Ch. de f. Toronto, Hamilton et Buffalo | 0 15 | | |
| | 73,189 85 | | 73,189 85 |

E. & O. E.,

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes pour les douze mois terminés le 31 mars 1910.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur du chemin de fer | | 267 |
| Milles parcourus par les locomotives | | 444,837 |
| " " trains | | 322,522 |
| " " wagons | | 2,051,034 |
| Rapport des grains aux recettes brutes— | | |
| Voyageurs | p. 100. | 43·90 |
| Marchandises | " | 48·07 |
| Postes et messageries | " | 8·03 |
| Recettes brutes par mille de chemin de fer | dollars. | 1,195 03 |
| " " de locomotives | cents. | 71·73 |
| " " de trains | " | 98·63 |
| " " de voitures et wagons | " | 15·56 |
| Rapport des dépenses aux recettes brutes— | | |
| Entretien de la voie et des travaux d'art | p. 100. | 37·94 |
| " de l'équipement | " | 24·84 |
| Frais de traction | " | 0·30 |
| " de transport | " | 66 13 |
| Dépenses en général | " | 4·70 |
| Dépenses par mille parcouru par les trains— | | |
| Entretien de la voie et des travaux d'art | cents. | 37·41 |
| " de l'équipement | " | 24·50 |
| Frais de traction | " | 0·30 |
| " de transport | " | 65·22 |
| Dépenses en général | " | 4·64 |
| Dépenses par mille de chemin de fer— | | |
| Entretien de la voie et des travaux d'art | dollars. | 453·36 |
| " de l'équipement | " | 296·84 |
| Frais de traction | " | 3·63 |
| " de transport | " | 790·28 |
| Dépenses en général | " | 56·20 |
| Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et wagon— | | |
| Locomotives | dollars | 884·03 |
| Voitures à voyageurs | " | 309·58 |
| Wagons à marchandises | " | 30·83 |
| | | ..... |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

### Relevé des recettes.

| Mois. | Transport des voyageurs. | Transport des marchandises. | Postes et divers. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1909— | $ c. | $ c. | $ c | $ c. |
| Avril | 9,566 64 | 12,881 58 | 2,140 96 | 24,589 18 |
| Mai | 8,545 99 | 18,444 70 | 1,842 39 | 28,833 08 |
| Juin | 10,014 70 | 15,026 55 | 1,772 14 | 26,813 39 |
| Juillet | 19,131 91 | 12,714 55 | 2,906 69 | 34,753 15 |
| Août | 18,499 20 | 10,691 42 | 2,044 78 | 31,235 40 |
| Septembre | 17,399 46 | 12,191 13 | 1,990 44 | 31,581 03 |
| Octobre | 11,616 31 | 15,286 95 | 1,871 50 | 28,774 76 |
| Novembre | 11,030 94 | 18,647 30 | 1,916 65 | 31,594 89 |
| Décembre | 9,979 55 | 12,081 57 | 1,989 40 | 24,050 52 |
| 1910— | | | | |
| Janvier | 7,445 08 | 6,796 55 | 2,014 83 | 16,256 46 |
| Février | 7,185 95 | 7,804 22 | 3,006 93 | 17,997 10 |
| Mars | 9,661 10 | 10,806 59 | 2,128 09 | 22,595 78 |
| 1909-10 | 140,076 83 | 153,373 11 | 25,624 80 | 319,074 74 |
| 1908-09 | 136,534 04 | 149,150 61 | 25,634 98 | 311,319 63 |

E. & O. E.,
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
*Comptable et vérificateur.*

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

### Relevé des voyageurs.

| Mois. | Gare en gare. | | Entier parcours. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | Milles. | Nombre. | Milles. | Nombre. | Milles. |
| 1909— | | | | | | |
| Avril | 28,193 | 519,133 | 189 | 8,813 | 28,382 | 527,946 |
| Mai | 23,665 | 443,035 | 633 | 29,378 | 24,298 | 472,413 |
| Juin | 22,307 | 465,324 | 1,197 | 65,503 | 23,504 | 530,827 |
| Juillet | 43,106 | 1,017,302 | 2,711 | 124,733 | 45,817 | 1,142,035 |
| Août | 35,472 | 790,051 | 5,044 | 221,495 | 40,516 | 1,011,546 |
| Septembre | 33,489 | 873,302 | 4,113 | 194,651 | 37,602 | 1,067,953 |
| Octobre | 24,851 | 506,980 | 2,381 | 117,896 | 27,232 | 624,876 |
| Novembre | 28,352 | 525,617 | 1,589 | 75,111 | 29,941 | 600,728 |
| Décembre | 27,675 | 535,172 | 1,099 | 50,392 | 28,774 | 585,564 |
| 1910— | | | | | | |
| Janvier | 19,146 | 397,686 | 280 | 13,587 | 19,426 | 411,273 |
| Février | 18,711 | 409,117 | 96 | 4,772 | 18,807 | 413,889 |
| Mars | 26,649 | 564,032 | 90 | 4,281 | 26,739 | 568,313 |
| 1909-10 | 331,616 | 7,046,751 | 19,422 | 910,612 | 351,038 | 7,957,363 |
| 1908-09 | 314,401 | 6,679,808 | 18,357 | 896,259 | 332,758 | 7,576,067 |

E. & O. E.,
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
*Comptable et vérificateur.*

# CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

## Relevé des marchandises.

| Mois. | 1909-10. | | 1908-09. | |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Milles. | Tonnes. | Milles. |
| Avril | 7,989 | 267,012 | 5,365 | 203,425 |
| Mai | 13,147 | 433,732 | 10,422 | 360,583 |
| Juin | 10,756 | 386,067 | 10,755 | 428,751 |
| Juillet | 8,385 | 276,330 | 7,892 | 317,451 |
| Août | 6,766 | 253,094 | 7,783 | 265,283 |
| Septembre | 7,711 | 271,779 | 8,443 | 303,582 |
| Octobre | 10,433 | 363,784 | 12,244 | 398,716 |
| Novembre | 13,277 | 433,042 | 12,904 | 452,504 |
| Décembre | 7,682 | 253,313 | 8,432 | 283,614 |
| Janvier | 3,956 | 162,758 | 6,097 | 234,501 |
| Février | 6,634 | 210,302 | 6,723 | 240,474 |
| Mars | 9,005 | 252,645 | 9,030 | 310,124 |
| | 105,741 | 3,573,858 | 106,090 | 3,799,008 |

E. & O. E.,

Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU descriptif des marchandises transportées, douze mois terminés le 31 mars 1910.

| Produits de | Marchandises. | Tonnes. |
|---|---|---|
| L'agriculture... | Grain | 12,918 |
| | Farine | 4,374 |
| | Autres produits de la meunerie | 1,468 |
| | Foin | 2,912 |
| | Tabac | 166 |
| | Coton | 43 |
| | Fruits et légumes | 7,886 |
| Des animaux.... | Bétail sur pied | 3,562 |
| | Viandes préparées | 2,307 |
| | Autres produits des établissements de conserves | 2,676 |
| | Volaille, gibier et poisson | 3,003 |
| | Laine | 48 |
| | Peaux et cuirs | 421 |
| Des mines .... | Houille anthracite | 7 31 |
| | Houille bitumineuse | 2,523 |
| | Pierre, sable et autres articles analogues | ,9593 |
| La forêt.. .. | Bois de construction | 13,358 |
| De la fabrication | Pétrole et autres huiles | 811 |
| | Sucre | 907 |
| | Approvisionnements de la marine | 48 |
| | Fer en gueuse et lingot | 439 |
| | Rails d'acier et de fer | 598 |
| | Autres fontes et machines | 564 |
| | Métal en barres et en feuilles | 145 |
| | Ciment, brique et chaux | 1,334 |
| | Instruments aratoires | 711 |
| | Wagons, voitures, outils, etc. | 287 |
| | Vins, liqueurs et bières | 288 |
| | Effets et meubles de maison | 481 |
| Divers | Diverses autres marchandises non mentionnées ci-dessus | 33,164 |
| | Poids total | 105,741 |

E. & O. E.,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

*Comptable et vérificateur.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 29 juin 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les dépenses faites au compte du capital pendant l'exercice terminé le 31 mars 1910.

### AGRANDISSEMENT DES INSTALLATIONS À CHARLOTTETOWN.

Une rotonde à 25 stalles, en brique et en béton a été construite. La plaque tournante dont on se servait dans l'ancienne rotonde a été provisoirement installée dans la nouvelle rotonde.

On a acheté une nouvelle plaque tournante de 55 pieds, en acier; mais la fermeture de la navigation a été cause qu'elle n'a pu être transportée à Charlottetown l'automne dernier. Elle sera livrée et installée à une date peu éloignée.

L'ancienne rotonde a été démolie.

Une remise à bois a été construite à la nouvelle rotonde.

On a construit un cendrier en brique et en béton.

Une remise à charbon a été construite à la salle de force motrice.

On a construit un entrepôt pour le bois de construction et la quincaillerie.

On a démoli une partie de l'ancien atelier de mécanique et le reste a été transformé en atelier pour les ouvrages en cuivre et en laiton.

On a construit un hangar pour y emmagasiner le sable et l'on y a installé un appareil pour sécher le sable.

On a achevé la construction d'un quai de chemin de fer et d'un hangar à marchandises sur ce quai.

On a construit une remise à charbon sur le quai de chemin de fer.

Une balance de 80 tonnes pour voie ferrée a été installée en face du nouveau hangar à marchandises, sur une fondation en béton.

On a agrandi les installations du parc en enlevant les vieilles constructions surannées et en posant 4,900 pieds de nouvelles voies.

On a acheté et installé sur des fondations en béton, dans les nouveaux ateliers les nouvelles machines suivantes:—

1 tour de 72 pouces pour les roues.
1 machine à tourner et à perforer les bandages, de 72 pouces.
1 machine à planer le fer de 48 pouces sur 12 pieds.
1 presse à roues de 300 tonnes.
1 tour à locomotive, de 24 pouces.
1 tour à locomotive, de 36 pouces.
1 tour à locomotive, de 18 pouces.
1 tour à locomotive, de 16 pouces.
1 machine à mortaiser, de 16 pouces.
1 machine à guillocher de Brown et Sharpe.
1 machine à rémouler et à fraiser de Brown et Sharpe.
2 machines à centrer.
1 taraudeur de boulons Acme.
1 coupe-boulons, Acme, à 3 têtes.
1 rémouleur de surface.

1 support de pierre d'émeri.
1 presse à main pour enfoncer les moyeux.
1 jeu d'emporte-pièce et cisailles.
1 jeu de laminoirs de 6 pouces.
1 jeu de laminoirs de plaques de chaudières de 12 pouces.
1 polisseur de tuyaux.
1 fourneau et soudeur de tuyaux.
1 marteau-pilon à vapeur de 1,200 livres.
1 marteau Beaudry.
1 fourneau à ressort.
1 fourneau à bretelle.
2 scies à ruban.
1 scie à refendre.
1 scie à découper avec arbre de transmission.
1 machine à découpage varié pour le bois.
1 raboteuse Daniel.
2 moteurs de 50 chevaux-vapeur.
1 machine à ployer les tuyaux.
1 petit ciseau creux, à mortaiser.
1 machine de 75 chevaux-vapeur avec générateur.
2 pompes d'alimentation.
1 surchauffeur.
33 chaudières de la *Canada Foundry,* de 250 chevaux-vapeur.

On a installé des calorifères à vapeur dans les ateliers de peinture, de bourrure et de travaux en cuivre.

Les fils métalliques ont été posés pour l'éclairage électrique dans les nouveaux ateliers.

### *Embranchement de Harmony à Elmira.*

Une entreprise a été adjugée pour le terrassement, la maçonnerie, etc., d'un embranchement allant de Harmony à Elmira, soit une distance de 9·9 milles. On a achevé environ 75 pour 100 du déblaiement. On a construit les ponceaux en béton et fait quelques travaux de terrassement. L'emplacement de la voie a été payé à l'exception de quelques lots dont le prix sera réglé au cours de l'exercice financier de 1910-11.

Les plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été demandées pour les bâtiments suivants le long de cet embranchement:—

*Elmira.*—Une rotonde en bois à deux stalles, bureau de contrôle et quai de gare, remise à charbon, hangar à marchandises et quai.

*Chemin Baltic.*—Station et quai.

*Chemin neuf de Harmony.*—Abri et quai.

*Chemin Munn.*—Abri et quai.

*Emplacement à choisir.*—Deux remises à outils.

### *Embranchement de Montague.*

En vertu d'un jugement de la cour d'Echiquier, le ministère des Chemins de fer et Canaux a payé $36.15 pour du terrain pris pour l'emplacement de la voie. Aucun crédit imputable sur le capital n'a été voté pour cela, mais, comme il s'agit d'un juge-

ment de la cour d'Echiquier, le montant est imputable sur tout argent voté par le parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,

*Ingénieur en chef.*

M. D. POTTINGER, O.S.I.,
Président-adjoint du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

# CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU CHEF DE LA MÉCANIQUE,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 15 avril 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le relevé suivant des opérations de la division de la mécanique durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Ci-suit un sommaire des principaux travaux exécutés:—

## LOCOMOTIVES.

Dix locomotives ont subi de grosses réparations. Sept ont été pourvues de nouveaux cuivres de bielle latérale et de grande bielle; tout l'appareil de marche a été complètement réparé, les boulons d'entretoises des chaudières ont été examinés avec soin et 600 boulons neufs ont été posés.

Dix locomotives ont reçu des réparations spéciales.

Quatre locomotives ont reçu des pistons neufs, et des tiges de pistons. On a fait quatre nouveaux chasse-pierre de locomotives et quatre nouvelles têtes de piston. 28 têtes de piston ont été doublées en étain et planées. On a fabriqué deux sifflets, deux nouvelles soupages de sûreté, quatre déclics de chaudière, quatre cent onze jeux de garniture métallique, quatre nouveaux jeux de tiges de valves, six boîtes d'essieux moteurs, douze jeux de boîtes d'essieux de trucks de locomotives, six jeux d'œillets pour bielles latérales, vingt jeux de cuivres de bielles, deux godets de bielle, huit graisseurs de bielle, vingt-huit cuivres de boîtes d'essieux moteurs, une presse à graisse pour presser la graisse des boîtes d'essieux moteurs, vingt-huit godets à graisse, vingt-sept robinets à cylindres, quatre robinets à air, une soupape de détente, douze cheminées de locomotives, trente cheminées pour rotondes sur la voie, et douze ressorts moteurs.

On a réparé quatre soupapes de sûreté, six réservoirs de tender. Deux cent soixante-trois ressorts moteurs et quatorze pavillons de mécanicien ont réparés, quatre de ces derniers ont été en grande partie reconstruits. Deux bâtis de locomotives ont été brisés et réparés. On a tourné douze jeux de tiges de soupapes, trente et un jeux de roues motrices, vingt jeux de roues de truck de locomotive, cent soixante et trois paires de roues bandées en acier, et cent douze essieux neufs. Deux cent vingt-neuf roues ont été percées et pressées sur essieux. Huit cents tubes ont été ajustés et posés à des locomotives, et cinq cent quinze chapes de truck ont été percées. Quatre-vingt-huit mille deux cent six livres de fer et 2,553 livres d'acier ont été forgées; on a fileté 5,139 livres d'écrous et fait beaucoup de réparations courantes.

## DIVISION DES WAGONS.

On a reconstruit une voiture de première classe et dix wagons plats, le tout porté au compte des réfections.

De grosses réparations ont été faites au matériel suivant:—

Dix voitures de première classe, une a été capitonnée, deux voitures de deuxième classe, trois voitures de seconde classe et fourgons à bagage, une voiture de seconde classe et fumoir, trois wagons-poste et fourgons à bagage, cinq wagons-poste et fumoir, cinq fourgons à bagage, un coche, soixante-huit wagons fermés, un wagon à houille, cinq wagonnets, un wagon à moutons, huit chasse-neige et six flangers.

De légères réparations ont été faites au matériel suivant:—

Quatorze voitures de première classe, deux voitures de seconde classe et fourgons à bagage, deux fourgons à bagage, un wagon officiel, vingt-quatre wagons fermés, un wagon-poste et fumoir, cinq vieux wagons, un fourgon, huit wagons plats, quatre wagons à bétail et huit chasse-neige.

On a posé des sièges à quatre voitures pour trains de plaisir, des toitures en toile de coton à deux voitures de première classe et à six wagons fermés, et de nouveaux trucks à cinq wagons fermés. On a ajusté deux cent huit jeux de godets à huile pour wagons.

FONDERIE DE LAITON.

La production de cette fonderie a été comme suit:—

Treize mille cent quarante-huit livres de fonte de laiton, 96 livres de fonte de bronze et 18 livres de soudure pour la station de Charlottetown.

ATELIER DES CUIVRES.

On a réparé 27 fanaux d'avant de locomotive, un cadre de fanal d'avant, deux tuyaux dégorgeoirs, trois tuyaux à huile, un tuyau à sable, un tuyau élévatoire d'alimentation, deux coulisses pour leviers de renversement, deux arrosoirs, un tuyau élévatoire et revêtement.

On a fabriqué treize joints en fil métallique pour boîte à vapeur, trois tiges de pistons, une tige de valve, cinq joints en fil métallique pour garniture de tige de valve et de piston, deux passoires perforées pour graisse dure, deux protecteurs pour verres à eau et un tuyau de projection d'eau.

On a recouvert de métal anti-friction trois cuivres de trucks, un cuivre de bielle, sept boîtes d'essieux moteurs et quatre traverses de tiges à piston. On a étamé quatre traverses de tige et un cuivre de grande bielle. Nous avons aussi fait aux tuyaux d'alimentation nombre de réparations qu'il serait trop long d'énumérer.

ATELIER DE PEINTURE.

Dix locomotives ont été peinturées, une a été vernie et cinq ont été nettoyées et retouchées.

Quatre voitures de première classe ont été peinturées, et six ont été nettoyées et vernies; six voitures de seconde classe ont été peinturées et cinq ont été nettoyées et vernies; cinq wagons-poste et fourgons à bagages ont été peinturés et huit ont été nettoyés et vernis, et la couverture de l'un d'eux a été peinturée. Soixante-douze wagons fermés, cent vingt-huit couvertures de wagons fermés, onze wagons plats, deux chasse-neige, trois flangers, sept wagonnets et dix couvertures de wagons ont été peinturés. On a peint des lettres sur cent vingt-deux wagons fermés, et l'on a modifié la capacité de cinquante wagons fermés. Dix fardiers à marchandises et trente indicateurs d'aiguillage ont été peinturés. Quarante-huit châssis ont été peinturés et pourvus de vitres. On a peint les lettres de quatorze écriteaux et deux pupitres ont été mastiqués et vernis.

Les peintres de notre atelier ont fait beaucoup d'ouvrage aux gares, aux logements des chefs de gare aux cadres d'aiguilles, etc.

DIVISION DE LA VOIE ET DE LA TRACTION.

On a construit seize quais de chargement, dix-huit fardiers à marchandises, six relais pour bêtes à cornes, deux wagonnets, vingt-trois wagonnets pour cantonniers deux wagons à cendre, un support de meule, vingt-quatre indicateurs d'aiguillage, douze indicateurs à signaux, quarante-deux écriteaux, trois planches pour y fixer les

lampes extérieures, sept brouettes, trois chaises, quatre escabeaux, dix boîtes à charbon, un coffre à outils, quatre glacières, quatre caisses pour hangar à marchandises, quatre boîtes à lettres pour bureaux, huit contre-châssis, cinq seuils de portes, six sièges de camp, un tabouret de bureau, quatre échelles, et support et boîte pour compresseur à graisse, deux écrans, un tiroir-caisse, deux pupitres, quatre établis, un casier, sept urinoirs, une caisse, un pupitre et deux boîtes pour horloge, une table en frêne pour salle d'attente, une poulie, un ployeur de rails, vingt-deux jeux de bielles, douze jeux de rails à patin, cinquante-six courbes pour ponts sur la voie, cent douze fermoirs pour ponts, quatre wagonnets de construction, deux vérins pour soulever la voie, onze jeux d'appareils d'aiguillage complets, vingt-six jeux de tiges d'aiguillage, quatre jeux de tiges d'aiguillage et de rails à patin et deux aiguilles.

On a réparé trois wagonnets et l'on en a reconstruit trois; huit fardiers à marchandises, un fardier à bagage, un fardier à malles, neuf boîtes à charbon, huit vérins pour soulever la voie, cinq rails de croisement et dix tiges d'aiguillage ont été réparés.

On a posé vingt-quatre carrés de bardeaux et l'on a aménagé un atelier et une remise à charbon. Quatre manivelles de wagonnets ont été faites et ajustées à des wagonnets de construction.

La démolition de la rotonde nous a causé beaucoup d'embarras, mais elle a maintenant été remplacée par une rotonde tout à fait moderne, à vingt stalles, qui nous donne tout l'espace dont nous avons besoin. Notre matériel roulant a été entretenu en excellent état de service. Toutes nos machines ont été installées dans nos ateliers que je considère comme étant outillés d'une façon tout à fait moderne sous tous les rapports.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. L. POOLE,

*Surintendant de la mécanique.*

M. G. A. SHARPE,

Surintendant du chemin de fer de l'I.-P.-E.,

Charlottetown.

# CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ indiquant le nombre des locomotives et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1910.

| — | Locomotives. | Classification des wagons. | | | | | | | | | | | | | | Chasse-neige. | Flangers. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re classe. | 2e classe. | 2e classe et fourgons à bagages combinés. | Wagons-poste et fumoirs. | Wagons-poste et bagage combinés. | Bagage. | Wagon de paye. | Fourgons. | A marchandises, fermé. | Réfrigérants. | A bétail. | A charbon. | Wagons plats. | Total. | | | |
| En mains propres au service, 31 mars 1909. | 31 | 23 | 12 | 5 | 4 | 3 | 4 | 1 | 3 | 313 | 3 | 21 | 22 | 138 | 552 | 9 | 9 | 18 |
| Condamnés le 1er avril 1909.. | ..... | ..... | ..... | 2 | .. | 1 | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 15 | 1 | ..... | 1 |
| Total du matér. roulant le 1er avril '09 | 31 | 23 | 12 | 7 | 4 | 4 | 6 | 1 | 4 | 313 | 3 | 21 | 22 | 147 | 567 | 10 | 9 | 19 |
| Condamnés le 1er avril 1909..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 1 | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 15 | 1 | .. | 1 |
| Condamnés durant l'année..... | ..... | 1 | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ... | 2 | 6 | ..... | ..... | ..... |
| Total, condamnés..... | ..... | 1 | 3 | 2 | ..... | 1 | 2 | ..... | 1 | .. | ..... | .... | ..... | 11 | 21 | 1 | ..... | 1 |
| Moins, reconstruits durant l'année.... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | . | ... | 10 | 11 | ... | ..... | ..... |
| A reconstruire..... | .. | ..... | 3 | 2 | ..... | 1 | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | .... | 1 | 10 | 1 | .... | 1 |
| Ajoutez, bons pour le service et subissant des réparations..... | 31 | 23 | 9 | 5 | 4 | 3 | 4 | 1 | 3 | 313 | 3 | 21 | 22 | 146 | 557 | 9 | 9 | 18 |
| Total du matériel roulant, 31 mars '10. | 31 | 23 | 12 | 7 | 4 | 4 | 6 | 1 | 4 | 313 | 3 | 21 | 22 | 147 | 567 | 10 | 9 | 19 |

S. F. HODGSON,
*Comptable de la mécanique.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des milles parcourus et charbon, huile et chiffons consommés par les locomotives pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

| — | Milles parcourus par les locomotives. | Consommation. | | | | Consommation moyenne par 100 milles. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tonnes de charbon. | Chopines d'huile à soupape. | Chopines d'huile à locomotive. | Livres de chiffons. | Livres de charbon. | Chopines d'huile à soupape. | Chopines d'huile à locomotive. | Livres de chiffons. |
| 1909. | | | | | | | | | |
| Avril | 34,032 | 840 | 444 | 1,024 | 534 | 5,558 | 1·34 | 3·01 | 1·57 |
| Mai | 40,866 | 1,011 | 420 | 1,160 | 672 | 5,541 | 1·02 | 2·83 | 1·64 |
| Juin | 40,411 | 942 | 476 | 1,192 | 656 | 5,221 | 1·17 | 2·95 | 1·62 |
| Juillet | 46,366 | 1,099 | 620 | 1,420 | 642 | 5,309 | 1·34 | 3·06 | 1·38 |
| Août | 42,173 | 995 | 564 | 1,260 | 637 | 5,285 | 1·33 | 2·99 | 1·51 |
| Septembre | 41,353 | 1,068 | 500 | 1,112 | 642 | 5,785 | 1·21 | 2·69 | 1·55 |
| Octobre | 37,554 | 1,005 | 444 | 932 | 576 | 5,994 | 1·18 | 2·48 | 1·53 |
| Novembre | 40,977 | 1,177 | 508 | 940 | 620 | 6,434 | 1·24 | 2·29 | 1·51 |
| Décembre | 39,403 | 1,144 | 600 | 1,136 | 663 | 6,503 | 1·52 | 2·88 | 1·68 |
| 1910. | | | | | | | | | |
| Janvier | 36,559 | 987 | 580 | 1,224 | 631 | 6,047 | 1·58 | 3·34 | 1·72 |
| Février | 30,533 | 856 | 400 | 848 | 522 | 6,279 | 1·31 | 2·77 | 1·71 |
| Mars | 31,960 | 853 | 278 | 740 | 502 | 5,978 | 0·87 | 2·31 | 1·57 |
| Totaux | 462,187 | 11,977 | 5,834 | 12,988 | 7,297 | 5,804 | 1·26 | 2·81 | 1·58 |

S. F. HODGSON,
*Comptable de la mécanique.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉTAILS des accidents pour la période terminée le 31 mars 1910.

| Date. | Nom, adresse et occupation des personnes. | Lieu de l'accident. | Cause. | Nature et étendue des blessures. |
|---|---|---|---|---|
| 1909. | | | | |
| 7 avril.. | Charles Bradley, Grand View, chef cantonnier | Grand-View | Glissé dans la fosse au bétail | Cheville foulée. |
| 19 " .. | William Hetheridge, Charlottetown, cantonnier | Charlottetown | Glissé en dressant la voie | Ereinté. |
| 24 " .. | James Mullins, Charlottetown, journalier | " | Déchargeant des roues de wagons | Cheville foulée. |
| 4 mai.. | Hector McLeod, Charlottetown, aide-ajusteur | " | Frappé par du fer en barres | Orteil broyé. |
| 6 " .. | Bert Newsome, Charlottetown, mécanicien | " | Fonte lui est tombée sur le pied | " " |
| 17 " .. | Alphens Arsenault, Summerside, pelleteur de houille | Summerside | Cuve à charbon lui est tombée sur le pied | Pied broyé. |
| 21 " .. | James H. Partridge, Mt-Stewart, chef cantonnier | Mt-Stewart | Frappé par le levier du vérin de soulèv. de la voie | Côte brisée. |
| 17 juin.. | Jas. Herrell, Charlottetown, perfectionneur | Charlottetown | Pied pris entre locomotive et plaque tournante | Pied blessé. |
| 26 " .. | John O'Neill, Charlottetown, journalier | " | Bloc de houille lui est tombé sur la jambe | Jambe blessée. |
| 7 juillet.. | Hector McDonald, Charlottetown, charpentier | " | Planche lui est tombée sur la tête | Blessure à la tête. |
| 30 " .. | David Garnhum, Charlottetown, journalier | " | A glissé et s'est fait mal au genou | Genou blessé. |
| 1er août.. | Martin Mahar, Charlottetown, aide-forgeron | " | A frappé dans le vide | Rognon disloqué. |
| 5 " .. | John Currie, Charlottetown, forgeron | " | En maniant une roue | Main foulée. |
| 12 " .. | John Harrell, Charlottetown, journalier | " | " lourd morceau de fonte | S'est foulé les muscles du côté. |
| 19 " .. | Peter Flynn, Charlottetown, nettoyeur de wagons | " | Glissé du marchepied d'un wagon | Côtes fracturées. |
| 21 " .. | H. J. Love, Charlottetown, mécanicien de locomotive | Montague | Replaçant locomotive sur la voie | Blessure au bras. |
| 25 " .. | James Revell, Charlottetown, chauffeur de locomotive | Summerside | Arrangeant semelle du frein | Entaille à la main. |
| 6 sept.. | Harry Nelson, Charlottetown, journalier | Milton | Rail tombé sur jambe | Jambe fracturée. |
| 22 " .. | Joseph O'Reilly, Charlottetown, serre-frein | Murray Harbour | A buté sur un wagonnet | Côte brisée. |
| 14 oct... | Jas. J. Graham, Bradalbane, charpentier | O'Leary | Frappé par un madrier | Testicule blessé. |
| 1er nov.. | Urbain M. Gaudet, Tignish, chef cantonnier | Tignish | Déchargeant des rails | Tour de rein. |
| 1er " .. | John Howatt, Cape Traverse, cantonnier | Kinkora | Chargeant des rails | Pouces broyés. |
| 11 " .. | John McPherson, Charlottetown, ajusteur | Charlottetown | Coin lui est tombé sur le pied | Pied blessé. |
| 23 " .. | Charles Bradley, Cardigan, cantonnier | Cardigan | Soulevant wagonnet | Hanche foulée. |
| 27 " .. | Samuel E. Graham, O'Leary, cantonnier | O'Leary | Posant des rails | Doigt brisé. |
| 24 déc... | Joseph O'Reilly, Charlottetown, serre-frein | Uigg | Glissé en fermant porte de wagon | Pied foulé. |
| 30 " .. | Frank Gillis, Cape Traverse, nettoyeur | Cap Traverse | Glissé sur marchepied de locomotive | Jambes blessées. |
| 1910. | | | | |
| 6 jan .. | Fenton Higgins, Charlottetown, chauffeur | Charlottetown | Levier du cendrier de la locomotive a glissé et lui a coupé le pouce | Pouce coupé. |
| 29 " .. | William Gillis, Summerside, chef cantonnier | Summerside | Tombé en réparant sémaphore | Cheville foulée. |
| 4 fév, .. | Owen McQuaid, Charlottetown, chauffeur | Charlottetown | Doigt blessé dans l'embrasure de chauffe | Doigt blessé. |
| 14 " . | James Keough, Charlottetown, apprenti | " | Travaillant à l'atelier | Foulure au cou. |

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ACCIDENTS durant la période terminée le 31 mars 1910.

| Cause de l'accident. | Voyageurs. | | Employés. | | Autres. | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1. Tombé des wagons ou de la locomotive | | | | 2 | | | | 2 |
| 2. Sauté sur ou en bas des tr. ou d. loc. en marche | | | | | | | | |
| 3. En trav. sur ou p. de la voie à former les trains | | | | | | | | |
| 4. Sortant les bras ou la tête hors des fenêtres | | | | | | | | |
| 5. En attelant des wagons | | | | | | | | |
| 6. Tamponnements ou déraillement | | | | | | | | |
| 7. Frappé p. d. loc. ou d. wag. aux trav. de v. pub. | | | | | | | | |
| 8. En marchant, se tenant debout, étant couché ou se trouvant sur la voie | | | | 8 | | | | 8 |
| 9. Explosions | | | | | | | | |
| 10. En se heurtant sur des ponts | | | | | | | | |
| 11. Autres causes | | | | 21 | | | | 21 |
| Total | | | | 31 | | | | 31 |

CHARLOTTETOW, I.-P.-E., 31 mars 1910.

## CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL.

MONCTON, N.-B., 21 mai 1910.

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

Par ordre du président du Conseil de la caisse de Prévoyance, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des opérations de la Caisse de Prévoyance pour l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

Le personnel de la Caisse de Prévoyance durant l'année en question a été comme suit:—

D. POTTINGER, président-adjoint du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, président, de Moncton.

W. A. DUBÉ, surintendant, ch. de fer Int., Lévis.
T. C. BURPEE, ingénieur de l'entretien, ch. f. I., Moncton. } Nommés par le ministre.
JAMES W. NAIRN, ingénieur mécanicien, ch. f. Int., Truro.
W. MILLEDGE THOMPSON, chef de convoi, ch. f. I., Moncton. } Elus par les employés.

Le conseil a tenu quatre assemblées régulières et une assemblée spéciale durant l'année.

Ci-suit un relevé des recettes et des dépenses durant l'année expirée le 31 mars 1910:—

| | | |
|---|---|---|
| Solde au crédit de la caisse le 31 mars 1909 | | $225,898 31 |
| Les contributions payées par les employés durant l'année ont été de | $ 69,949 70 | |
| Les contributions payées par les chemins de fer durant la même période ont été | 69,949 70 | |
| Somme reçue pour remboursements, etc | 483 06 | |
| Intérêt sur soldes mensuelles | 6,314 32 | |
| | | *146,696 78 |
| | | $372,595 09 |

| | | |
|---|---|---|
| *Remarque.—Montant crédité par les chemins de fer à la Caisse de Prévoyance durant l'année | $134,785 55 | |
| Montant accru en mars 1910, mais n'ayant été crédité qu'en mai 1910 | 11,911 23 | |
| | $146,696 78 | |

Les dépenses ont été comme suit:—

| | | |
|---|---|---|
| Allocations de retraite | $103,628 20 | |
| Contributions remboursées lors des décès d'employés | 300 65 | |
| Contributions remboursées et déduites par erreur | 5,120 22 | |
| Contributions remboursées à des employés congédiés | 123 75 | |
| Examens médicaux:— | | |
| Employés mis à l'épreuve en entrant au service | 1,662 00 | |
| Employés quittant le service | 67 00 | |
| Frais d'élections | 462 56 | |
| Appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire | 4,474 20 | |
| Membres du conseil | 77 99 | |
| Papeterie, impressions, etc | 1,093 44 | |
| | | 117,010 11 |
| | | $225,585 08 |

Le tableau suivant indique le montant qui a été fourni par les chemins de fer et le montant des contributions des employés à la Caisse de Prévoyance au cours de chaque exercice financier depuis que la Caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés mis à la retraite, le nombre de décès parmi les employés et le montant payé pour allocations de retraite chaque année. La moyenne du montant d'allocations de retraite payé durant le mois de mars 1910 est également indiqué:—

| Pour l'exercice financier. | Montant fourni par les ch. de fer. | Montant des contributions des employés. | Nombre d'employés inscrits à la caisse de retraite. | Nombre d'employés inscrits et décédés. | Montant payé pour allocation de retraite. | Moyenne d'allocations payées en mars 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | | | $ c. | $ c. |
| 1907-08 | 82,707 74 | 82,707 74 | 142 | 11 | 23,913 04 | |
| 1908-09 | 75,306 41 | 75,306 41 | 88 | 17 | 64,067 63 | |
| 1909-10 | 69,949 70 | 69,949 70 | 168 | 17 | 103,628 20 | 26 30 |

On constatera que le montant payé pour allocations de retraite durant l'année est beaucoup plus considérable que celui qui a été payé l'an dernier pour les mêmes fins. En consultant le rapport de l'an dernier, on verra que cette augmentation était prévue.

La loi décrète que deux membres du Conseil de la Caisse de Prévoyance seront élus chaque année. En conséquence, au mois de janvier 1910, il est devenu nécessaire de prendre des mesures pour l'élection de ces deux conseillers dont le mandat expirera le 31 mars 1911.

Des avis demandant la nomination de candidats ont en conséquence été affichés, conformément au règlement et l'élection a eu lieu en février 1910.

Les deux conseillers élus sont:—

W. MILLEDGE THOMPSON, chef de convoi, ch. de fer Int., Moncton.
WILLARD P. HUCHISON, chef du mouvement, ch. de fer Int., Truro.

Le personnel du conseil, tel que maintenant constitué, est comme suit:—

D. POTTINGER, président-adjoint du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

| | |
|---|---|
| W. A. DUBÉ, surintendant, ch. de fer Int., Lévis. | Nommés par le ministre. |
| T. C. BURPEE, ingénieur de l'entretien, ch. f. I., Moncton. | |
| W. MILLEDGE THOMPSON, chef de convoi, ch. f. I., Moncton. | Elus par les employés. |
| WILLARD P. HUCHISON, chef du mouvement, ch. f. I., Truro. | |

D. POTTINGER,
*Président-adjoint,*
*Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, président.*

W. C. PAVER,
*Secrétaire.*

# PARTIE IV

## RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU GOUVERNEMENT SUR LA DIVISION OUEST DU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. COLLINWOOD SHREIBER, C.M.G.

*Bureau de l'ingénieur général consultant du gouvernement et ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer National Transcontinental.*

OTTAWA, Canada, 2 mai 1910.

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'état de la division ouest du chemin de fer National Transcontinental durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910, rapport s'appliquant aussi à la période comprise entre cette date et la date actuelle.

La longueur totale de cette division est d'environ 1,751 milles divisée en deux sections, savoir: la "section des prairies", qui s'étend de la rive ouest de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la rive est du ruisseau du Loup, soit une distance de 915 milles, et la "section des montagnes", s'étendant depuis la rive est du ruisseau du Loup jusqu'à l'extrémité ouest de la ville de Prince-Rupert, terminus du Pacifique, soit une distance d'environ 836 milles.

SECTION DES PRAIRIES.

Toute la section a été nivelée et les travaux d'art ont été exécutés. On a posé la voie sur la ligne-mère et construit des voies d'évitement à 138 stations, voies d'évitement dont la longueur totale est de 140½ milles.

On a complètement ballasté 474 milles de la ligne-mère; sur un parcours de 350 milles, on a déposé une première couche de ballast d'environ cinq pouces d'épaisseur, et il reste environ 35 milles de voie non-ballastée entre Entwhistle et le ruisseau du Loup. Les talus sur ces 35 milles sont en grande partie composés de muskegs. Ils sont tellement mous qu'il a fallu poser la voie en hiver, lorsque la terre était gelée dur. On travaille maintenant à recouvrir ces talus mous d'une couche de sable de plusieurs pieds d'épaisseur; non seulement ce travail sera très utile en ce sens qu'il maintiendra les talus en place, mais il empêchera en outre le muskeg de prendre feu.

La construction des clôtures de la ligne est passablement avancée. Des clôtures doubles ont été érigées sur un parcours de 732 milles.

Sur toute l'étendue de la section des prairies, on a construit une ligne télégraphique de 915 milles, dont 793 milles de ligne à quatre fils et 122 milles de ligne à deux fils.

On a établi onze appareils d'enclenchement aux croisements à niveau d'autres voies ferrées.

On a établi des services d'eau à 49 stations. En certains endroits, cependant, le service n'a pas été satisfaisant, tant sous le rapport de la qualité que sous celui de la quantité de l'eau. Il faudra probablement avoir recours à un autre moyen de se procurer l'eau nécessaire.

On a construit six rotondes, savoir: A Rivers, 18 stalles; à Melville, 12 stalles; à Watrous, 12 stalles; à Biggar, 12 stalles; à Wainwright, 12 stalles; à Edmonton, 18 stalles. On a aussi construit deux petites remises à locomotives; une de deux stalles au Portage-la-Prairie, et une autre de deux stalles à Saskatoon-Sud.

On a construit des ateliers de mécanique à Rivers, Melville et Edmonton—trois têtes de divisions.

La rotonde, à Rogers, a été endommagée par le feu le 8 décembre 1909, et l'atelier de forge du même endroit a été détruit par le feu le 14 novembre 1909.

Cinq gares de têtes de divisions, 26 gares le long de la ligne, 54 abris de cantonniers, 66 remises à outils, 79 remises à charbon, 5 outillages à charbon, 80 quais permanents et 22 quais provisoires de chargement, 18 parcs à bestiaux et 115 élévateurs à grains ont été construits. Aux stations le long de la ligne, les élévateurs ont été construits par des compagnies ou des particuliers.

Le 8 décembre 1909, la gare de Rivers a été endommagée par le feu, et les stations intermédiaires d'Uno et de Bradwell ont été détruites par le feu le 16 août 1909 et le 14 février 1910, respectivement.

La partie du chemin entre Winnipeg et Edmonton—795 milles—a été régulièrement exploitée pour le service du public depuis le 13 septembre 1909, sous la direction du Conseil des Commissaires des chemins de fer. Bien qu'il n'y ait pas de circulation régulière sur les 120 milles à l'ouest d'Edmonton, on a attaché aux convois de construction, depuis le 1er février 1910, une voiture à voyageurs et fourgon à marchandises combinés, afin de suppléer aux demandes en attendant l'achèvement de cette section. La circulation des trains, sur ces 120 milles, avait pour but principal de transporter sur les lieux les grandes quantités d'outillage et de fournitures devant être distribuées le long des travaux de la section des montagnes, avant de commencer les travaux de construction lors de l'ouverture de la saison, et ce but a été atteint d'une façon satisfaisante.

SECTION DES MONTAGNES.

Le gouvernement et la commission des chemins de fer ont approuvé des tracés et profils à partir du ruisseau du Loup en allant à l'ouest sur un parcours de 289 milles, et de Prince-Rupert en allant à l'est, sur un parcours de 409 milles, laissant une brèche de 138 milles dont les plans et profils n'ont pas encore été soumis par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à l'approbation des autorités.

Sur les 289 milles à l'ouest du ruisseau du Loup, 179 milles seulement ont été jusqu'à présent donnés à l'entreprise. MM. Foley, Welch et Stewart en sont les entrepreneurs.

Les entreprises ayant été adjugées tard en automne, il n'a été fait que très peu de travail au delà du premier mille à l'ouest du ruisseau du Loup. Les travaux sur ce mille sont très difficiles. Il faut construire de grands ponts en acier et pratiquer une tranchée nécessitant plus de 130,000 verges cubes de déblai. La première de ces constructions aura 622 pieds de longueur et 130 pieds de hauteur. Elle traversera le ruisseau du Loup. La deuxième traversera la rivière McLeod. Elle aura 1,052 pieds de longueur et 125 pieds de hauteur. Les piliers, fondations et culées de ces deux ponts sont terminés et prêts à recevoir la superstructure. La grande tranchée de plus de 130,000 verges cubes, sise entre ces deux ponts, est assez avancée pour que l'on puisse y poser la voie. Les faux travaux au-dessus du ruisseau du Loup sont terminés et le posage de la voie va être immédiatement poussé jusqu'à la rivière McLeod afin de pouvoir transporter en chemin de fer la superstructure en acier de ce pont.

Les travaux de déblai dans la grande tranchée entre le ruisseau du Loup et la rivière McLeod sont traités par moi aux prix du contrat par verge cube, selon la classification.

L'érection de la superstructure de ces deux ponts sera faite simultanément, afin qu'elle soit terminée le plus tôt possible et que l'on puisse procéder au posage de la voie au cours de l'été prochain, et afin de diminuer considérablement le coût du transport des fournitures et du matériel pour les sections du chemin qui ne sont pas encore en voie de construction, ce qui produira une influence favorable sur les soumissions.

Les travaux exécutés à l'ouest de la rivière McLeod ne sont pas considérables, comprenant principalement 1,640 acres de défrichement, l'enlèvement d'environ 240,000 verges cubes de déblai, la livraison et l'enfoncement de pilots pour une certain nombre de viaducs, ainsi que la livraison d'une quantité de bois de charpente pour ces viaducs.

Cependant la ligne est bien pourvue de tout ce qui est nécessaire sous forme de fournitures et d'outillage pour l'exécution rapide des travaux, et l'on m'informe que déjà le nombre des ouvriers a été considérablement augmenté. Lorsque la terre sera dégelée, ce qui sera probablement vers la mi-mai, l'on se propose d'employer un grand nombre de journaliers.

Au cours de la saison d'hiver, plus de 3,600 charges de wagons de matériel et de fournitures ont été transportées au ruisseau du Loup, et ont été immédiatement expédiées et distribuées par des voitures le long de la ligne des travaux.

Sur les 409 milles à partir de Prince-Rupert en allant vers l'est, dont le tracé a été approuvé, 240 milles seulement ont été donnés à l'entreprise. Les entrepreneurs sont MM. Foley, Welch et Stewart.

Sur les premiers 100 milles à partir de Prince-Rupert en allant vers l'est, le régalage et les travaux des ponceaux sont presque terminés et quelques viaducs ont été construits, un certain nombre de ces derniers restant à construire. Sur les six ponts en acier à construire, à part la livraison à Prince-Rupert d'une cargaison d'acier de construction, et la fabrication du reste de la superstructure en acier, qui, m'a-t-on dit, est prêt à être expédié à Prince-Rupert, il a été fait peu de chose. Jusqu'à présent, la seule sous-structure en béton pour pont en acier qui ait été commencée est celle du pont sur le rapide de Zanardi, dont deux culées et un pilier sont presque terminés, et la construction des caissons pour les quatre piliers restant à construire sont passablement avancée. Cependant, le retard apporté à la construction de ces ouvrages permanents n'empêchera pas de procéder au posage de la voie. Dès que la superstructure en acier de ce pont du rapide de Zanardi sera érigée on finira les structures provisoires en pilots devant servir de faux travaux pour l'érection du reste de la superstructure en acier, et elles seront suffisamment solides pour porter les trains servant à poser la voie.

On a posé la voie sur environ sept milles à partir de Prince-Rupert en allant à l'est, et il a été livré assez de rails et d'éclisses pour couvrir 200 milles, et assez de traverses pour 100 milles.

On a construit à Prince-Rupert un quai qui est généralement utilisé.

Sur les 140 milles à l'est des premiers 100 milles, on n'a fait que très peu d'ouvrage au cours de l'hiver dernier. On a ouvert quelques tranchées dans le roc et l'on est à percer un tunnel; on ne pourra cependant faire grand'chose avant l'ouverture de la navigation sur la rivière Skeena. Nul doute qu'alors les fournitures et les matériaux qui sont maintenant à Prince-Rupert seront promptement transportés sur les bateaux des entrepreneurs.

Il paraît que l'année dernière le pont de glace s'est formé sur la rivière Skeena au delà d'un mois plus tôt qu'à l'ordinaire, empêchant ainsi les entrepreneurs de transporter l'outillage nécessaire aux travaux de ces 140 milles.

A cette date on n'a encore érigé sur ces 240 milles ni stations ni autres constructions, à l'exception de l'entrepôt sur le quai à Prince-Rupert.

Il m'est très agréable de rendre témoignage en faveur de la fidélité et de la façon satisfaisante avec laquelle les divers ingénieurs-inspecteurs ont rempli leurs devoirs, et de constater que les ingénieurs divisionnaires de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ont toujours prêté une oreille attentive à toutes les plaintes ou recommandations qu'ils leur ont faites, soit au sujet du tracé de la ligne, soit au sujet des travaux de construction. Je dois dire que l'ingénieur en chef de la compagnie m'a souvent exprimé son opinion à l'effet que les ingénieurs-inspecteurs, ayant très souvent l'occasion de se renseigner au cours de leur examen personnel des travaux, rendraient service aux membres de son personnel en attirant leur attention sur tout sujet paraissant avoir besoin d'être étudié.

Votre obéissant serviteur,
J'ai l'honneur d'être, monsieur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
*Ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer.*

# PARTIE V

# RAPPORT PROVISOIRE

SUR

# LES ÉTUDES DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON

PAR

M. JOHN ARMSTRONG
*Ingénieur en chef des études.*

30 octobre 1909.

A l'honorable George P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire sur le projet du chemin de fer de la Baie-d'Hudson le rapport qui suit:—

M. John Armstrong, B.A., B.S.A., M. Soc. canad. des ing. civ., a été nommé ingénieur en chef dans l'automne de 1908. Il a immédiatement organisé quatre équipes et il a exécuté son travail de la façon la plus satisfaisante, et à lui et à ses assistants nous sommes redevables d'une quantité efficace de travail. Des lignes ont été tirées à Fort-Churchill et à Port-Nelson de la mission du Pas et des contours ont été pris d'assez près pour qu'il fût possible d'établir une situation projetée, qui raisonnablement assure des quantités exactes; et des études détaillées ont été faites des ports de Fort-Churchill et de Port-Nelson, et d'un passage d'eau important.

La base de l'estimation de M. Armstrong est donnée en détail. Il a fait son estimation pour des rails de 60 livres. J'ai augmenté son estimation de façon à pourvoir à des rails de 80 livres et à des éclisses; et comme il n'a pas fait d'estimation pour les hangars, les boutiques, les bâtiments, les élévateurs et les installations de garage aux points de tête de ligne, ou aux travaux des ports, j'ai en conséquence préparé des estimations pour ces articles.

J'ai trouvé une grande difficulté à décider sur quelle base je pouvais établir des arrangements pour un chemin de fer qui, de la nature même des choses, ne peut être exploité dans toute l'étendue de son organisation pendant plus de deux mois par année—dans une mesure plus restreinte pendant peut-être trois mois, et le reste de l'année dans une mesure encore plus restreinte. J'ai, cependant, résolu d'établir des arrangements sur une échelle qui permet d'attendre les réalisations les plus grandes avec une ligne à voie simple: voies de passage et stations de télégraphe tous les cinq milles, châteaux d'eau tous les quinze milles, et installations de hangars et de boutiques suffisantes pour soigner (32) trente-deux convois de marchandises et (1) un train express par jour de (24) vingt-quatre heures.

M. Armstrong a discuté la valeur des ports de Churchill et de Nelson; et, comme il a donné des plans et des sondages, j'ai groupé les jetées et les installations terminales requises.

D'après les renseignements fournis, il n'y a pas lieu de douter que Nelson ne soit de beaucoup le meilleur des deux ports. La ligne est aussi plus courte de 67 milles, la contrée qu'elle traverse est meilleure, et la possibilité du commerce local est toute entière du côté de la route de Nelson. Il est aussi probable qu'une bonne proportion de la route est susceptible de colonisation, tandis que sur la route de Churchill, il n'y a pas de ces probabilités au delà du Lac Fendu où les lignes se divisent.

Il est de la plus haute importance qu'il soit fait un relevé hydrographique du détroit et de la Baie-d'Hudson, afin que soient déterminés la position et le coût des

phares qui y sont nécessaires. Ce travail réellement appartient au miinstère de la Marine, et il est assez important pour exiger l'attention personnelle du fonctionnaire le plus expérimenté; et, au cours de son avancement, il faudrait prendre des renseignements complets par l'intermédiaire d'hommes de confiance au cap Chidley, et à l'île de la Résolution, à l'embouchure du détroit de Hudson à l'île Salisbury près du confluent du chenal Fox, et à l'île Mansfield aussi bien qu'à l'embouchure de la Nelson même. La course de l'île Mansfield à Nelson a besoin d'être dessinée avec soin, et la position exacte des phares qui sont nécessaires à l'entrée du chenal devrait être déterminée. Il serait bon également de se procurer des renseignements quant aux ports de la côte du Labrador, et au caractère particulier du détroit de Davis. Il faut un bon vaisseau pour la mer à Nelson pour un ou deux afin d'étudier la baie elle-même, ses marées, ses courants, etc. Des études particulières devraient être faites à l'ouverture de la baie Ungava, ainsi qu'à tous les ports de refuge le long de la route, aussi de la meilleure manière d'en approcher de l'endroit où il peut y avoir un bon mouillage, etc. Il va falloir un phare à l'extrémité sud du Groënland.

La route va passer au nord de l'Irlande, et la distance de Liverpool au Port-Nelson, telle que mesurée sur une carte de projection marchande, est de 3,200 milles contre 3,007 milles de Montréal à Liverpool.

Le point difficile de l'affaire est de savoir—quelles affaires peuvent se manipuler par un chemin de fer de cette nature, et quelle valeur il peut avoir pour le pays qui en est tributaire. La carte générale du Nord-Ouest qui accompagne le rapport, indique, au moyen de cercles concentriques, les surfaces qui sont tributaires de la mission du Pas (point de départ de notre ligne) et de Winnipeg. Pour toutes les fins pratiques, la ville de Winnipeg est aussi rapprochée de Fort-William que le Pas l'est de la Baie d'Hudson, d'où il suit qu'on peut les comparer comme points de rayonnement.

Une ligne tirée de Dauphin, Manitoba, dans une direction sud-ouest en passant par Weyburn, Sask., divise le territoire tributaire. Virtuellement toute la province du Manitoba et environ 11,000 milles carrés du coin sud-est de la Saskatchewan sont tributaires de Winnipeg; tout ce qui reste de la Saskatchewan et de l'Alberta appartient au Pas. Cet immense district est égal en superficie aux états du Dakota-Nord et Sud, du Minnesota, du Wisconsin, du Nébraska et de l'Iowa, où il y a une population d'environ 10,000,000 d'âmes et un parcours de chemin de fer d'environ 50,000 milles. Je crois que, mille pour mille, la fertilité du Nord-Ouest est au moins égale à celle des états mentionnés.

En supposant que la ligne soit exploitée pour tout ce qu'il est possible de faire, les pentes sont de 0·4, soit de 21 pieds au mille. Tous les trains sont chargés à fond et composés de 40 wagons à charges rémunératrices; et l'on doit employer des locomotives du type articulé *compound* Mallet, avec une puissance de traction d'au moins 4,000 tonnes pesant de charge rémunératrice. Trente-deux (32) trains par jour sont à peu près ce que peut écouler une voie simple; il a été fait mieux que cela, mais ceci est assez.

Seize (16) trains chargés—64,000 tonnes par jour—en tenant compte des accidents et des retards, nous donnent, disons pour 30 jours ouvrables, 1,930,000 tonnes ou 64,000,000 de boisseaux de blé.

Je présume que l'on peut se procurer des navires chaque fois qu'il y a suffisamment d'affaires de disponibles. Il est évident qu'il faudrait en charger au moins neuf par

jour, ou disons de 135 à 140, pour faire l'affaire, ce qui donne deux voyages pour chaque navire. Toutes les affaires supplémentaires apportées à la baie devraient être emmagasinées jusqu'au mois d'août suivant: c'est-à-dire pendant neuf mois.

D'autres sources d'opérations possibles pour la ligne sont l'exportation du bétail; les transports de marchandises en colis en Europe et en venant; et la possibilité de créer un commerce de transport de houille raisonnablement considérable. Je crois qu'il est possible de transporter de la houille à Port-Nelson de la Nouvelle-Ecosse à un prix qui n'excède pas $3.75 la tonne. Le transport par voie ferrée, disons jusqu'à Saskatoon, point moyen de la distribution, n'a pas besoin de dépasser $4 la tonne, ce qui porte le prix de la houille à $7.75. Actuellement, je crois, elle coûte bien $9 dans la même contrée.

L'équipement de (32) trente-deux trains par jour du caractère énoncé plus haut va coûter environ $9,000,000 et exige la création de 108 équipages de trains, 150 opérateurs de télégraphe, 54 équipes de cantonniers, boutiquiers, employés aux hangars, surintendants, chefs de train et préposés aux garages, dont le plus grand nombre ne sera plus requis probablement quand la presse de la saison sera passée. Il semble donc que c'est une proposition difficile pour une exploitation indépendante, et il semblerait qu'il faudrait en faire faire l'exploitation par une des grandes corporations, de façon qu'il fut possible d'utiliser toute l'année les hommes et le matériel roulant. Il n'y a aujourd'hui, au Canada qu'une seule locomotive du type que j'ai décrit, et, en utilisant les plus grosses locomotives à marchandises en usage sur les lignes de l'Ouest, la charge des trains se trouverait réduite de moitié, et les moyens de la voie se trouveraient restreints dans une mesure correspondante.

Il est évident, toutefois, que dans toutes circonstances le grain peut être mis à bord des navires à la Baie-d'Hudson à aussi bon marché qu'à Fort-William, de là l'épargne possible de 5 cents par boisseau, en admettant que les taux d'assurance et de transport sont les mêmes à Montréal et à Port-Nelson. Le capitaine Bernier est d'opinion qu'il n'est pas sûr de se laisser prendre dans le voisinage du chenal de Fox, avec un navire de construction ordinaire, plus tard que le 15 octobre.

Le rapport de M. Armstrong se trouve annexé aux présentes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre dévoué,

M. J. BUTLER,

*Sous-ministre et ingénieur en chef.*

M. M. J. Butler,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Permettez-moi de vous présenter ci-joint un rapport général sur les résultats obtenus des études préliminaires relatives au chemin de fer projeté de la Baie-d'Hudson et entreprises en conformité de votre lettre d'instructions en date du 10 juillet 1908.

## ORGANISATION.

Quatre équipes ont été organisées et ont commencé le travail de différents endroits entre le Pas et le Fort-Churchill, en divisant le territoire où la besogne devait être accomplie en sections d'environ 120 milles chacune. Une autre petite équipe, le numéro 5, a été organisée aux fins de faire du travail d'exploration qui a procuré beaucoup de renseignements généraux et a évité que fussent tirées un grand nombre de lignes non nécessaires pour les équipes régulières.

Au cours des travaux plus de renseignements ont été recueillis au sujet de la rivière Nelson, et l'examen de cette route a semblé justifié, aussi bien que celui de la route de Churchill. Lors de l'achèvement de leur travail d'exploration, l'équipe n° 5 a été réorganisée et assignée à ce travail et à l'étude préliminaire du port situé à l'embouchure de la rivière Nelson. Afin qu'il ne se présente pas de difficulté dans les dispositions du transport et des approvisionnements, M. E. H. Drury a été établi au Lac Fendu en qualité d'ingénieur divisionnaire pour surveiller les travaux des équipes 3, 4 et 5.

Les équipes 1 et 2 ont été expédiées de Winnipeg le 30 août au Pas, et y sont allées en chemin de fer de Prince-Albert et de là par les vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, en descendant la rivière Saskatchewan jusqu'à leur destination.

La première équipe a commencé son travail le 14 septembre à environ 40 milles au nord du Pas. L'équipe n° 2 où la route longue et difficile qu'elle a adoptée n'est arrivée à son travail que le 7 novembre, et a été la dernière des cinq équipes à se mettre au travail. Depuis ce moment, nous avons découvert une route beaucoup plus facile et plus rapide pour nous rendre au travail et nous pourrions maintenant accomplir la même besogne en moins de la moitié du temps et au coût d'une dépense réduite de moitié.

Les équipes 3, 4 et 5 ont quitté Winnipeg le 19 septembre par la voie du lac Winnipeg et de la rivière Nelson jusqu'à leur destination. L'équipe n° 5 a commencé son travail le 5 octobre, le n° 3 le 24 octobre et le n° 4 le 29 octobre.

Les équipes 1 et 2 ont complété leurs opérations les 11 et 24 mars respectivement. L'équipe n° 3 et le bureau divisionnaire du Lac Fendu ont été libérés le 6 avril.

Les équipes n^os^ 4 et 5 ont complété leurs opérations sur les lignes du chemin de fer vers le 1er avril, et ont été ensuite occupées aux études des ports, le n° 5 a complété son travail et a été licencié le 6 juillet, et le n° 4 le 13 août.

La santé des équipes pendant tout le travail a été uniformément bonne; il ne s'est pas produit un seul accident sérieux ni un cas de maladie sur tout le travail.

## COUT.

Le coût total du travail, y compris tous les rapports à la date du 30 septembre, avec les comptes en souffrance qui restent à régler s'élève à $130,716.09. Quelques-

uns des comptes en souffrance sont en voie de se régler, mais le résultat définitif ne s'écartera pas beaucoup de ce chiffre.

Depuis que l'établissement a été commencé, des fournitures et de l'équipement jusqu'à concurrence de $5,952,34 ont été transportés pour le travail de l'établissement, ce qui laisse $124,763.75 à imputer au travail préliminaire qui se répartit ainsi qu'il suit: études des routes de chemin de fer, $101,123.75, études des ports, $23,640. Ce coût provient surtout de la dépense additionnelle qu'ont entraînée les transports à travers un tel pays; une partie considérable en provient du fait que le travail sur la route de Nelson n'a été entrepris qu'une fois le mois février bien commencé, ce qui nous a obligés de payer les taux d'hiver pour le transport des provisions le long de cette route. L'expérience du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique semble indiquer qu'il en coûte habituellement de trois à cinq cents dollars du mille pour obtenir un établissement définitif dans un pays comme celui-ci. Au cours des travaux il a été obtenu au sujet des routes de transport beaucoup de renseignements qui vont nous permettre de grandement réduire le coût des fournitures pour l'avenir, et bien que le travail préliminaire ait paru coûteux, je ne redoute pas que le coût de l'établissement définitif soit plus grand que ce qui arrive habituellement dans ces pays.

Durant le temps où toutes les équipes ont été à l'ouvrage il y a eu une moyenne d'environ 110 hommes sur les listes de paie.

## METHODES EMPLOYEES.

Les études ont été faites de la manière usuelle, avec le théodolite et la chaîne. La topographie des lignes extérieures a été prise sur la plus grande partie de la ligne, ainsi que tous les lacs, les marécages et les autres points d'intérêt dans le voisinage de la ligne. Afin de démontrer plus complètement le genre de renseignements que les ingénieurs ont recueilli sur place, un plan et un profil d'une partie importante de la ligne vous ont été adressés. Ceci va probablement vous démontrer plus clairement que ne pourrait le faire n'importe quelle description, le caractère des renseignements sur lesque's a été basé l'estimation de la construction. Ce plan est exactement ainsi que l'a produit l'ingénieur travaillant sur place.

Dans l'établissement de l'estimation, on a souvent eu recours à différentes méthodes de traiter les passages de cours d'eau, l'intention de ce plan n'était que de démontrer les renseignements qu'on avait recueillis.

## RESSOURCES NATURELLES.

Le bois de service qu'il y a le long de la route projetée de Churchill a été décrit dans le rapport préliminaire du 15 février 1909. Le travail sur la route de Nelson depuis ce temps a cependant développé la probabilité que le bois dont on va pouvoir disposer par l'ouverture de cette route est d'une valeur beaucoup plus grande qu'on ne l'avait habituellement supposé. Tout le pays est plein de lacs et de cours d'eau, et différentes équipes qui sont passées par les diverses routes ont trouvé la plupart des lacs et des cours d'eau bordés de surfaces de bois de valeur marchande. Ces surfaces varient en étendue de quelques acres à une étendue pour quelques-unes de quarante à cinquante milles carrés, et en moyenne elles ont une étendue totale de plusieurs centaines de milles carrés. Nous n'avons pas de moyen de faire une estimation approximative des quantités, vu que de grandes étendues bien qu'elles se rattachent à la ligne de chemin de fer, se trouvent bien d'un côté ou de l'autre de tout emplacement possible de la ligne, et en conséquence les ingénieurs n'y sont pas allés. Cependant les renseignements recueillis sont de nature à ce que l'on recommande qu'un examen complet des ressources du bois de ce territoire soit fait par des explorateurs de bois compétents.

## TERRES AGRICOLES ET MINERAIS.

Aucun renseignement additionnel ne peut être ajouté à ceux déjà donnés dans le rapport du 15 février. On se rappellera que la plus grande partie de ce travail a été complétée durant les mois d'hiver, époque à laquelle le terrain était gelé et recouvert de neige, ce qui rendait impossible l'obtention d'une grande quantité de renseignements sur ces sujets.

On peut observer ici, cependant, que; bien que ces terres puissent exiger plus ou moins d'améliorations dans le sens du déblaiement et du drainage, que le fait qu'elles sont situées à quelques heures de marche d'un port océanique peut donner à ces terres une valeur à laquelle on n'a pas encore pensé, et peut déterminer une colonisation plus rapide qu'on n'en attend. Aux postes intérieurs de la baie d'Hudson, on a fait pousser avec succès depuis des années des légumes et du grain de toutes les espèces. Une étude des archives du bureau météorologique indique que le climat est tout à fait favorable aux opérations agricoles comme celui de Prince-Albert. Nos propres notes qui ne vont que de novembre à mars ne font que corroborer l'impression générale qu'il y fait très froid durant les mois d'hiver, mais elles ne donnent pas de renseignements sur les conditions qui y règnent en été ou durant la période de la croissance.

Notre connaissance précise des minerais se limite à la pierre à chaux et au marbre. La pierre à chaux se présente dans la partie sud de la ligne à une petite distance du Pas, en des quantités illimitées qui sont favorables à l'exploitation de carrières, et qui vont probablement devenir la source de production future pour la plus grande partie des provinces de la Saskatchewan et du Manitoba.

Du marbre de très haute qualité se trouve dans l'île du Marbre dans la baie d'Hudson, et l'on en trouve aussi d'assez bonne qualité à Fort-Churchill.

Des minerais de fer, d'or, d'argent, de galène, de mica et d'autres ont été découverts par la Commission géologique à différents endroits de la baie, et tous sont complètement décrits dans les rapports de ce département.

Divers échantillons des métaux précieux ont été exhibés à nos ingénieurs, mais leur provenance a été entourée de tant de mystère qu'on n'a pu les traiter comme des preuves de l'existence des métaux dans ce territoire, et l'on aurait pu s'en servir avec autant d'effet pour démontrer la richesse d'un dépôt au Colarado ou à Johannesburg.

## POISSON.

Toute la preuve disponible indique qu'il existe dans la baie d'Hudson diverses variétés de poisson de bonne qualité en grandes quantités. Ceci devrait être d'une grande valeur pour l'Ouest, vu que du poisson frais peut être transporté dans vingt-quatre heures dans tous les centres principaux du Manitoba et de la Saskatchewan. Ceci va surtout faire un commerce de messagerie, et d'après les dernières recherches de la Commission des chemins de fer, ceci semble être un commerce rémunérateur, et devrait devenir une source de grands profits pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson.

## RIVIERES ET COURS D'EAU.

Les principaux cours d'eau du pays que traverse l'arpentage ont été décrits dans le rapport du 15 février. Depuis lors il a été préparé une carte générale qui indique, en outre des cours d'eau décrits, le prolongement de ces cours d'eau partout dans l'Ouest; de concert avec le réseau du chemin de fer tel qu'il existe actuellement. La carte indique les principaux cours d'eau qui sont susceptibles de se développer pour les fins de la navigation, ainsi que la mesure dans laquelle ils peuvent contribuer à l'alimentation du chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Ces cours d'eau ont tous été récemment parcourus par des vaisseaux de grosseur considérable. Au cours de l'été

de 1908, le vapeur *Alberta* a fait le voyage d'Edmonton à Winnipeg, où il se trouve actuellement employé aux excursions. Au cours de l'été dernier, un vapeur de bonne taille a fait un voyage d'aller et retour sur la Saskatchewan-Sud entre Medicine-Hat et Saskatoon, et, au mois de juin un nombre d'hommes d'affaires de Grand-Forks, Dakota-Nord, a fait avec succès un voyage d'excursion de Grand-Forks à Winnipeg et retour par la rivière Rouge.

Une estimation approximative du cours d'eau de la rivière Nelson a donné les résultats suivants: n° 1, 156,869 pieds cubes à la seconde; n° 2, 149,693 pieds cubes à la seconde.

Pour le premier mesurage la vitesse a été obtenue au moyen de flottes, et pour le second au moyen d'un compteur de courant emprunté au ministère des Travaux publics.

En aval de cet endroit il entre divers gros cours d'eau et plusieurs petits, de sorte que le cours de l'eau de la rivière Nelson n'est pas loin de 200,000 pieds à la seconde. Le cours de l'eau de la rivière Churchill a été estimé à la grosse à 40,000 pieds cubes à la seconde à l'eau basse.

Dans la carte générale figure aussi un prolongement projeté de la ligne du chemin de fer vers le sud pour faire le raccordement avec les chemins de fer qui existent.

On y voit une projection le long de la rivière Carotte, du Pas à Saskatoon. A Saskatoon il est fait un raccordement avec les lignes qui conduisent à la plupart des centres principaux du commerce des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta.

Cette ligne va aussi ouvrir une contrée très fertile le long de la rivière Carotte et donner une sortie pour des étendues de bois de valeur le long du versant nord des côtes Pasquia. Cette ligne va traverser une région de prairie ouverte, et l'on peut construire un chemin de premier ordre pour $20,000 le mille.

Un autre prolongement suggéré va du terminus sud de l'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern du Pas à Yorkton, qui donne le raccordement avec Régina et les autres centres de la Saskatchewan orientale et du Manitoba occidental. Cette ligne serait aussi une affaire de prairie et ne devrait pas dépasser $20,000 le mille pour un bon chemin.

## LA ROUTE DE CHURCHILL.

La première section d'environ 120 milles traverse une région comparativement unie et de niveau, ce qui assure des pentes douces et une construction peu coûteuse. Le territoire est ponté de pierre à chaux en lits horizontaux ou plats, qui ne s'élève au-dessus du niveau général, et, quand il s'élève cela se produit d'une manière que la ligne du chemin de fer peut facilement éviter la saillie. Par suite de cette condition le forage du roc dans cette section va être virtuellement nul.

Le reste du nivelage de cette section va surtout être dans la marine argileuse, peut-être pour 70 pour 100, le reste étant du sable, du gravier et du marécage ou de la fondrière. On peut observer ici que ce que l'on appelle fondrière en ce pays n'est pas véritablement de la fondrière, mais on la définirait plus exactement sous le nom de terrain marécageux. Le bon fond se trouve habituellement à une profondeur de trois ou quatre pieds et on n'arrive que très rarement à 7 ou 8 pieds.

La tâche de traverser les cours d'eau va être légère, à l'exception de la traverse de la rivière Saskatchewan. La rivière à la Grenouille qui relie le lac à l'Orignal et le lac au Cormorant est une rivière navigable pour les petits bateaux, et, comme nous la traversons bien en aval, il va probablement falloir établir une travée tournante quelconque. Vu qu'une ouverture de cinquante ou soixante pieds va suffire, la somme à y consacrer ne sera pas forte.

Depuis que nous avons entrepris le travail de l'établissement de la voie, nous avons trouvé qu'il était possible d'éliminer la butte qui apparaît au mille 25 dans le profil condensé, et nous avons de bonnes perspectives de sérieusement améliorer la butte au mille 55.

La seconde section de 120 milles traverse une région granitique, et, bien que la même physionomie s'y conserve, les crêtes de granite sont plus abruptes et vont nous forcer de faire du forage de roc bien que heureusement la plupart de ces forages sont petits. Tous les cours d'eau et les lacs dans toutes ces deux sections possèdent du bois de service de plus ou moins de valeur dont la photographie ci-jointe donne une illustration.

Du 240me mille au 360me nous avons le pays le plus rude que nous ayons rencontré, et beaucoup de travail d'exploration et de travail préliminaire additionnel n'a pas réussi à nous trouver une route meilleure que celle que nous avons adoptée. Dans cette région se trouve l'élévation qui existe entre le bassin de la rivière Nelson et celui de la Churchill. L'élévation réelle du sommet entre les deux rivières n'est pas très grande, mais tant en approchant de ce sommet et qu'en s'en éloignant, on rencontre une région qui roule ou ondule fortement, qui exige le développement d'une grande longueur de ligne, et l'introduction de beaucoup de courbes pour s'assurer des pentes adoptées, à un prix de revient raisonnable. Du côté de cette crête qui avoisine la rivière Nelson il va falloir une somme considérable de gros travail, mais sur le versant de la Churchill bien que le cubage à enlever soit considérable, on ne croit pas qu'il y ait beaucoup de roc à rencontrer.

La quatrième section qui s'étend du 36me mille à Fort-Churchill, ne va exiger que l'enlèvement d'un léger cubage, mais les 70 milles du nord traversant des terres moussues ou stériles vont exiger un travail plus coûteux que le profil ne l'indique. M. W. J. Clifford a fait un voyage à travers cette section au mois de juin afin de l'examiner après que la neige en fut disparue. Il ne prévoit pas de difficulté sérieuse non plus que de danger dans la construction de cette section, le plus grand inconvénient provient de ce que, bien que la matière soit de nature de celle qui est ordinairement classé comme déblais ordinaires, il va s'y trouver tellement de gelée que probablement il va falloir payer pour la manœuvrer un prix beaucoup plus élevé que pour les déblais ordinaires.

Le bois de service sur les sections 3 et 4 n'a pas une très grande valeur. On peut y prendre quelques traverses et du bois de service pour travaux temporaires, mais seulement en petites quantités.

Le travail des ponts de toute l'entreprise va en moyenne être léger, les seuls deux ponts d'une grande importance étant celui pour la traverse de la Saskatchewan et de la traverse de la rivière au Daim vers le mille 350.

Ainsi qu'il a été suggéré dans les notes sur les estimations, un nombre considérable de petites constructions en pilotis a été imaginé aux fins de fournir un ample service d'eau jusqu'à ce qu'une observation suffisante du cours d'eau nous permette mieux de spécifier une construction permanente qui convienne.

Les courbes ainsi qu'on les estime d'après l'emplacement projeté sont en moyenne de 9° 55′ par mille.

Les pentes adoptées, savoir: ·4 vers le nord et ·6 vers le sud ont été obtenues sans grand effort et bien qu'il ait fallu des développements à la section 3, la facilité avec laquelle elles ont ééé obtenues sur les sections restant semble justifier qu'on s'en serve partout pour assurer des pentes uniformes dans toutes les divisions de génie.

## LA ROUTE DE NELSON.

La route choisie vers le Port-Nelson suit la route de Churchill sur un parcours d'environ 150 milles ou en approchant, dont le description a été donnée. Différemment de la route de Churchill, la route de Nelson ne se résout pas en divisions naturelles que chacune présente des caractéristiques différentes qui lui sont propres, mais conserve partout une apparence généralement uniforme, de sorte que la description donnée pour la première division de la route de Churchill peut s'appliquer d'une façon générale à toute la route de Nelson. On ne prévoit pas que le travail dans le

roc ait une grande importance, la majeure partie du nivelage se trouve dans de la marne argileuse avec des proportions plus faibles de sable, de gravier et de fondrière. La terre moussue ne se rencontre pas sur cette route, toute la ligne traverse du bois de service qui ne diffère pas d'une façon appréciable de celui qui a été décrit aux premiers 200 milles de la route de Churchill. On peut observer ici que le sable et le gravier se sont trouvés assez souvent pour qu'il soit permis de croire que l'empierrement peut se trouver sans qu'il soit besoin d'avoir recours à des transports démesurés, sauf dans les 70 ou 80 milles du nord de la route de Churchill. L'empierrement peut se trouver à cet endroit, mais personne n'en a encore fait l'observation. Les courbes ont été estimées à une moyenne d'environ 5° 30′ par mille dans cette route.

On peut obtenir une pente de ·4 dans les deux sens par cette route.

L'adoption d'une pente de ·6 contre le trafic allant vers le sud n'aiderait pas à l'alignement et ne sauverait pas du nivelage.

Il y a trois ponts importants sur la route de Nelson, savoir: la Saskatchewan, la traverse de la rivière Nelson aux rapides Manitou, et la seconde traverse ou traverse d'aval de la Nelson. La traverse Manitou de la Nelson est une traverse particulièrement favorable; la rivière est ici réduite à un seul chenal de moins de 350 pieds de largeur, les rives sont en roc de granite purement perpendiculaire, et ainsi situées qu'il est possible d'y faire le choix de n'importe quelle élévation que l'on veut entre cinquante et cent pieds au-dessus de l'eau. Ici l'eau est naturellement très profonde, et a un courant qui va de six à huit milles à l'heure, ce qui exige qu'on fasse le passage de l'eau soit au moyen d'une seule travée ou d'une arche. La traverse d'aval va être beaucoup plus longue, peut-être 3,000 pieds, d'un niveau à l'autre, avec un service d'eau de 1,500 pieds avec la ligne de niveau à environ 80 pieds au-dessus de l'eau. Le reste de la construction des ponts va être peu de chose, des tréteaux vont suffire dans tous les cas, à l'exception de la rivière à la Grenouille.

## ETUDE DES PORTS.

Les plans et les rapports des ouvrages de tête de ligne vous ont déjà été adressés, il va suffire de traiter brièvement de l'objet pour lequel ce travail a été entrepris.

On s'est efforcé de traiter le sujet comme n'étant pas un problème en lui-même, n'ayant trait qu'à la mise à l'abri des vaisseaux, mais de le traiter comme un trait seulement du problème de la route entière de la baie d'Hudson. Dans ce but il a fallu considérer et recueillir tous les renseignements possibles concernant les passagers, les chenaux d'entrée, les mouillages, les jetées, les facilités pour obtenir les têtes de ligne des chemins de fer, et les autres ouvrages nécessaires pour le transport des marchandises, la durée de la saison ouverte à la navigation, la condition des glaces, et les communications possibles à l'avenir dans l'intérieur au moyen d'améliorations aux cours d'eau existants, et à la possibilité de l'approche par le chemin de fer projeté. On s'est rendu compte que l'importance du port et de la route de la Baie-d'Hudson comme question d'ensemble dépend à un degré qui n'est pas mince de l'efficacité des communications par chemin de fer à l'intérieur.

Conformément à ce qui précède, on a fait des études des ports à l'embouchure tant de la rivière Churchill que de la Nelson, dont les résultats vont ont été adressés.

Les résultats obtenus à Nelson semblent nous justifier de recommander qu'un crédit additionnel pour l'étude soigneuse de ce port soit accordé avant que le port soit abandonné comme tête de ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson.

(Signé) JOHN ARMSTRONG,

*Ingénieur en chef, arpentages du chemin de fer de la Baie-d'Hudson.*

## L'ESTIMATION.

### DÉBLAIEMENT.

L'estimation est basée sur un emplacement de voie de 150 pieds de large avec addition d'allocations pour les voies d'évitement et les têtes de ligne. Il va se rencontrer quelques milles de gros déblaiement, mais la moyenne sur toute la ligne sera comparativement légère. Les premiers 200 milles vont traverser de l'épinette et du cyprès avec une petite proportion de peuplier et de tamarack.

Les 100 milles du nord de la route de Churchill vont virtuellement n'offrir aucun déblaiement. Les 200 milles du nord de la route de Nelson vont traverser de l'épinette avec une petite proportion de cyprès et de tamarack et vont peut-être avoir de 12 à 15 acres par mille à déblayer. Une grande partie du déblayement sur chacune des deux routes pourrait probablement être faite pour $25 ou $30 l'acre, mais à cause du déblaiement plus grand qui se rencontre par intervalle il a été décidé de demander un prix moyen de $40 l'acre. Ceci devrait amplement suffire pour couvrir aussi tout le découpage dont il peut y avoir besoin.

### ESSARTAGE.

Cet article est un peu difficile à estimer sans un réel profil d'emplacement de la voie. On s'est servi d'une règle d'une acre et demi par mille pour 400 milles aux deux routes, on s'est servi du prix de $100 l'acre qui semble être le prix presque universellement réclamé par les entrepreneurs. Le travail va se monter à peu de chose, une grande partie peut s'en faire, le travail étant de telle nature, à l'aide de grosses charrues de déblaiement ou de défrichement.

### NIVELAGE.

Ceci étant le principal article de l'estimation on y a mis beaucoup de soin. Les quantités soumises sont prises des profils de projection, et la plus grande partie de ces profils étant très près des lignes préliminaires devraient être aussi exactes que possible sans coupes transversales. Les ingénieurs sur place ont reçu intructions de prendre ces quantités libéralement, et les estimations présentées par eux dépassent d'au moins 10 pour 100 ce que le profil accuse réellement.

En outre de ceci il a été ajouté dans le bureau 25 pour 100 à toutes les quantités pour couvrir le drainage, l'affaissement, etc., de sorte que ces quantités-ci sont à peu près de 35 pour 100 en sus de ce que le profil accuse réellement. Ceci devrait pourvoir à toutes les éventualités, surtout vu que l'une des causes qui tendent à grossir les estimations, savoir: les croisements de chemin et les traverses de ferme ne se trouve pas ici. En outre 1,100,000 verges cubes de matière sont ajoutées à la route de Churchill, et 900,000 verges cubes à la route de Nelson pour les voies d'évitement et les installations de tête de ligne. A l'heure actuelle il n'existe pas une seule traverse de chemin ou de ferme entre le Pas et la Baie-d'Hudson. Les prx adoptés: $1.80 pour le roc solide, 65 cents pour la roche détachée et 30 cents pour la terre, se rapprochent de près des prix qui ont cours sur le chemin de fer Transcontinental dans la région que l'on peut dire semblable à celle-ci, savoir: les districts C. D et E. Le prix de 30 cents pour la terre est peut-être un peu inférieur à ce que l'on paie au chemin de fer Transcontinental, mais j'ai confiance que l'entrepreneur qui va réclamer plus de 30 cents pour ce travail n'aura pas la chance d'avoir l'entreprise. La partie du Canadian-Northern qui va du Pas à Hudson-Bay-Junction, une entreprise beaucoup plus mauvaise que toute entreprise que nous ayons rencontrée s'est construite avec profit, à 25 cents durant la période des gros gages de 1906 et de 1907.

Les prix cités sont naturellement la moyenne. En calculant l'estimation les prix qui ont servi dans la partie nord ont été, pour le roc solide de $2, pour la roche détachée 75 cents et pour les déblais ordinaires et les emprunts 50 cents. Le somme des quantités et des prix sur les diverses sections a eu pour résultat les moyennes de prix citées ci-dessus qui ont servi à cette estimation. Dans les sections 1 et 2, les ingénieurs n'ont pas fait l'estimation de la roche détachée. Pour cette raison les 25 pour 100 ajoutés à leurs déblais ordinaires ont été classifiés comme roche détachée. La classification qui a été faite a été basée sur le cahier des charges du chemin de fer Transcontinental. L'accès au travail ne sera pas aussi difficile qu'on l'avait supposé. La première section a des communications par voie ferrée avec le Pas, avec une assez bonne ligne de bateaux déjà établie allant jusqu'au lac à l'Orignal, à 50 milles le long de la route. La construction de chemins de voitures ou de traîneaux à partir de cet endroit va être chose facile. La seconde section avec des communications avec Winnipeg au moyen du lac Winnipeg et de la rivière Nelson, peut-être mise tout à fait au point moyennant la somme comparativement légère de 15 ou 20 mille dollars. Si la route de Churchill est choisie, ceci va coûter davantage. La troisième section peut être approvisionnée de Churchill ou de Nelson si on le désire. Dans le cas de Nelson de bons raccordements par eau sont possibles pour 60 ou 70 milles dans l'intérieur. Si la route de Churchill est choisie, il va probablement falloir installer des pelles à vapeur dans une section d'environ 35 milles près du Lac-Fendu. Ces communications par eau suggérées ne sont pas recommandées pour le transport d'un matériel comme celui-ci, mais elles vont être utiles pour les fournitures et le matériel plus légers. Sur la route de Nelson, on ne prévoit pas de travail pour les pelles à vapeur, sauf le pétardement, pour lequel l'outillage va suivre le travail derrière la voie.

BOIS DE SERVICE.

Sur la route de Churchill on peut se procurer à proximité de la voie une quantité suffisante de bois pour les traverses, les pilots et les travaux temporaires dans la partie sud jusqu'au 240me mille, mais au delà de cet endroit il n'y en a point. Pour cette raison les pilotis ont été estimés à 50 cents le pied sur la route de Churchill, contre 40 cents sur la route de Nelson, où l'on peut avoir du bois tout le long jusqu'à la baie. Les quantités estimées pour les pilotis ne paraissent pas très fortes, mais il faut se rappeler que toutes nos traverses de cours d'eau sont très basses, ce qui amoindrit la longueur des pilots et raccourcit aussi la longueur des ponts et diminue le nombre des courbes nécessaires. A l'exception de la traverse de la rivière Saskatchewan et de la traverse de la rivière au Daim sans la route de Churchill l'estimation de tous les cours d'eau a été faite pour des structures temporaires en bois.

Sur la route de Nelson, la traverse de la Saskatchewan et les deux traverses de la Nelson doivent être en acier et en béton, tout le reste est en bois. Notre expédition est virtuellement la première qui ait recueilli des renseignements précis et spéciaux de la région que nous entendons traverser, mais vu que virtuellement tout le travail s'est fait en hiver avec le sol gelé solide et couvert de trois ou quatre pieds de neige, c'est peut-être trop attendre que de compter sur une estimation exacte des ouvertures d'eau. Pour cette raison on a fait l'estimation d'installations temporaires qui vont suffire pour une période de 7 à 10 ans.

Durant cette période un examen sérieux des cours d'eau va nous permettre de spécifier avec plus de certitude le genre et la grandeur de l'ouverture qu'il faut. Avec cette connaissance plus exacte de ce qu'il faut, et avec l'augmentation des facilités pour se servir de ciment et d'autres matériaux pour les constructions permanentes, le coût définitif va probablement être moindre que si l'on tentait de faire les constructions dès maintenant.

Le cèdre pour les pouceaux peut s'obtenir livré à bord des wagons à Winnipeg pour $18 ou $20 le mille, et, avec le transport ajouté, il vaut de $22 à $25 au Pas. Le prix de $40 laissant ainsi de $15 à $18 de découvert pour l'encadrement et les

frais imprévus, et il est probablement assez élevé pour couvrir le coût des petites excavations qu'il va falloir faire. Si l'on peut se servir de bois de service du pays, tel que l'épinette ou le tamarack, on peut effectuer une épargne considérable. Mon expérience personnelle a été que ce bois est tout à fait bon pour sept ans, et je connais des ponceaux en épinette qui ont été construits il y a douze ans et qui sont encore bons.

Le bois pour les liens et les longrines étant importé de la Colombie-Britannique va coûter plus cher, mais il va se monter à peu près à la même chose pour les deux lignes.

FER.

On a adopté une moyenne de 5 cents la livre, basée sur les prix de Winnipeg. plus le transport au Pas.

MATÉRIEL POUR LA VOIE.

On propose des rails d'acier de 60 livres à la verge. Une grande quantité de la matière dont se composera le terrassement du chemin est d'une nature tourbeuse, et l'on peut s'attendre à de l'affaissement.

Dans ces circonstances il est probable que l'on peut établir et garder une meilleure voie avec des rails de 60 livres qu'avec des rails de 80 livres. Les prix sont basés sur les prix de Fort-William plus le transport au Pas, les frais de camionnage, etc., et une allocation d'environ $3 par tonne pour les dépenses imprévues.

TRAVERSES.

Estimation de 3,000 par mille pour toutes les voies. Comme on peut en avoir à tous les endroits de la route de Nelson, on a adopté le prix de 40 cents chacune, mais comme il n'y a pas à s'en procurer au delà du Lac-Fendu on s'est servi de 50 cents pour cette estimation.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Dans cette estimation des voies d'évitement sont comprises les pointes doubles de voies d'évitement, les rails de croisement à ressorts; les indicateurs de croisement, et une prévision de $15 pour couvrir la différence qu'il y a entre les traverses ordinaires et celles voies d'évitement à chaque aiguillage.

POSAGE DE LA VOIE.

Les prix du chemin de fer Transcontinental varient de $400 du mille à $600 pour poser le rail de 80 livres dont on se sert pour ce chemin de fer, de sorte que $500 du mille devrait être un prix amplement suffisant pour poser le rail plus léger de 60 livres que nous nous proposons d'employer pour cette ligne.

BALLAST.

Tout indique que nous n'avons pas à excéder pour nos transports le maximum des vingt-cinq milles de parcours, sauf pour les 100 milles du nord de la route de Churchill où l'on peut rencontrer à faire un parcours de 50 milles. Cependant, comme la matière à ballast peut se trouver plus près, on a fait l'estimation de $1,000 pour les deux routes, et ceci comprend les voies d'évitement et les têtes de ligne aussi bien que la voie principale.

CHÂTEAUX D'EAU.

Cette question a été bien considérée, et l'on trouve, d'après l'experience du chemin de fer Great Northern que l'on peut pour $5,000 construire un réservoir d'une capacité de 50,000 gallons, du dessin le plus approuvé, et aussi à l'abri de la gelée qu'on ait encore pu l'imaginer, y compris les machines et l'appareil de chauffage à l'intérieur du réservoir. Comme l'eau est en très grande abondance dans notre région la prise d'eau et le tuyautage ne vont pas être coûteux.

En outre de ce qui précède et des articles présentement discutés, il nous reste à estimer les gares, les constructions de tête de ligne, les boutiques, les quais et les élévateurs.

Dans l'estimation on a présumé une voie d'évitement de 5,000 pieds à tous les huit milles, avec une gare, un château d'eau et des installations pour deux équipes de section à chaque deuxième distance. Ceci laisse à chaque équipe de section celle un peu longue de 8 milles, qui aussi se trouve située à une extrémité de la section. Ceci cependant a l'avantage d'avoir toujours l'équipe de section à l'endroit où le surintendant ou le maître-cantonnier peut toujours communiquer avec elle rapidement par le télégraphe ou par le téléphone.

Le transport des voyageurs, des messageries, et celui des petits colis pour un certain nombre d'années dans tous les cas ne peuvent pas être bien onéreux, de de sorte que les installations des gares peuvent être réduites au minimum. Les trains de marchandises en partance vont surtout être du bois qui n'a pas besoin d'abri, et les trains d'entrée vont surtout être pour les campements de bûcherons dont les articles les plus encombrants vont être le foin, l'avoine, la fleur, le lard, etc., et s'il le faut, il vaut mieux les loger dans un entrepôt séparé de construction beaucoup moins onéreuse. Ainsi les besoins de l'installation de nos gares vont être surtout limités aux réquisitions de l'agent de chemin de fer. Quelques années après l'ouverture du chemin de fer, les principaux centres de développement auront vu le jour, et l'on érigera des gares et des hangars à marchandises plus convenables au fur et à mesure qu'on en aura besoin.

INSTALLATIONS DE TÊTES DE LIGNE.

La route de Churchill, environ 477 milles est trop longue pour trois divisions de locomotive dans ce dur climat d'hiver. La route de Nelson, 410 milles, peut peut-être être desservie par trois divisions de train, vu que, à cause des meilleures pentes, la division de Nelson de 135 milles ne sera pas pour la locomotive une tâche plus onéreuse que les 120 milles de la division de Churchill.

Sur la route de Nelson, cela signifie quatre groupes de constructions, et sur la route de Churchill cinq groupes.

ROUTE DE CHURCHILL.

| —— | Unité. | Quantité. | Taux. | Montant. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. |
| Déblaiement | Acre | 7,000 | 40 00 | 280,000 00 |
| Essartage | " | 600 | 100 00 | 60,000 00 |
| Nivelage | V. cube | 9,740,000 | 0 50 | 4,870,000 00 |
| Pilotis | Pd lin. | 180,000 | 0 50 | 90,000 00 |
| Bois des ponceaux | M. de planc. | 3,250,000 | 40 00 | 130,000 00 |
| Bois des ponts et tréteaux | " | 4,000,000 | 55 00 | 220,000 00 |
| Fer des ponts et ponceaux | Livres | 2,600,000 | 0 05 | 130,000 00 |
| Rails d'acier | Tonnes. | 54,000 | 40 00 | 2,160,000 00 |
| | | *18,000* | ..... | *720,000 00* |
| Fers d'angle | " | 2,680 | 50 00 | 134,000 00 |
| | | *900* | ..... | *45,000 00* |
| Boulons et écrous | " | 454 | 80 00 | 36,320 00 |
| Eclisses | " | 2,040 | 65 00 | 132,600 00 |
| Traverses | Chacune | 1,700,000 | 0 50 | 850,000 00 |
| Posage de la voie | Milles | 567 | 500 00 | 283,500 00 |
| Aiguillages (complets) | Groupes | 300 | 250 00 | 75,000 00 |
| Réservoirs | Chacun | 30 | 5,000 00 | 150,000 00 |
| Ponts d'acier | Livres | 3,700,000 | 0 05 | 185,000 00 |
| " de béton | V. cube | 6,000 | 15 00 | 90,000 00 |
| Empierrement | Mille | 567 | 1,000 00 | 567,000 00 |
| Ligne de télégraphe | " | 477 | 300 00 | 143,100 00 |
| Total | ..... | ..... | ..... | 10,586,520 00 |
| *Augmentation due aux rails de 80 livres* | ..... | ..... | ..... | *765,000 00* |
| | | | | 11,351,520 00 |

| | | |
|---|---|---|
| Construction de gares, bureaux de télégraphe, édifices de section, plaques tournantes, atelier de réparation des locomotives et des wagons, outillage de force motrice, outils, entrepôt au port, outillage à décharger la houille. | $1,700,000 00 | |
| Deux élévateurs d'une capacité de 4,000,000 de boisseaux à l'épreuve du feu | 4,000,000 00 | |
| Installations de la cour aux têtes de ligne | 320,000 00 | |
| Frais de génie, judiciaires et imprévus 10% | 1,737,152 00 | |
| | $7,757,152 00 | |
| Travaux du port, jetées, dragage, non compris les phares et les bouées | $6,675,000 00 | |
| | | $19,108,672 00 |

ROUTE DE NELSON.

| —— | | Taux. | Quantité. | Somme. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | | $ |
| Déblaiement | acres. | 40 00 | 7,000 | 280,000 |
| Essartage | " | 100 00 | 600 | 60,000 |
| Nivelage | pds. cubes. | 0 40 | 7,500,000 | 3,000,000 |
| Pilotis | pds lin. | 0 40 | 200,000 | 80,000 |
| Bois des ponceaux | M. de planche | 40 00 | 2,800,000 | 112,000 |
| Bois des ponts et tréteaux | " " | 55 00 | 3,200,000 | 176,000 |
| Fer des ponts et ponceaux | livres. | 0 05 | 2,100,000 | 105,000 |
| Rails d'acier | tonnes. | 40 00 | 45,500 | 1,820,000 |
| Fers d'angle | " | 50 00 | *15,000*<br>2,280<br>*800* | *608,000*<br>114,000<br>*40,000* |
| Boulons et écrous | " | 80 00 | 390 | 31,200 |
| Eclisses | " | 65 00 | 1,740 | 113,100 |
| Traverses | chacune. | 0 40 | 1,450,000 | 580,000 |
| Aiguillages | groupes. | 250 00 | 240 | 60,000 |
| Posage de la voie | milles. | 500 00 | 483 | 241,500 |
| Réservoirs | chacun. | 5,000 00 | 25 | 125,000 |
| Lignes de télégraphe | milles. | 300 00 | 410 | 123,000 |
| Ponts, acier | livres. | 0 05 | 9,400,000 | 650,000 |
| " béton | vge cube. | 15 00 | 12,000 | 180,000 |
| Empierrement | milles. | 1,000 00 | 483 | 483,000 |
| Total | | | | 8,333,800 |
| *Augmentation due aux rails de 80 liv* | | | | *648,000* |
| | | | | 8,981,800 |

| | | |
|---|---|---|
| Gares, bureaux de télégraphe, édifices de section, plaques tournantes, ateliers de réparation de locomotives et de wagons, outils, outillage de force motrice, outillage pour la houille. | $ 1,647,600 | |
| Deux élévateurs de 4,000,000 de boisseaux à l'épreuve du feu | 4,000,000 | |
| Installations de la cour aux têtes de ligne | 320,000 | |
| Frais de justice et frais imprévus. Frais de génie, 10 p. 100 | 1,476,940 | |
| | 7,444,540 | |
| Travaux au port, jetées et dragage, à part les phares et les bouées | $ 5,065,000 | |
| | | $61,426,340 |

# FORT-CHURCHILL.

## LA CHARTE.

Deux chartes ou cartes sont fournies avec ce rapport. L'une est à l'échelle de 4,000 pieds au pouce pour les fins de la comparaison avec le port Nelson, et puis une grande à l'échelle de 1,000 pieds au pouce, comme carte de travail. Sur cette grande carte sont indiqués aussi les contours de dix pieds et les autres notes avec plus de détails qu'il n'était possible d'en donner à l'échelle plus restreinte. Les sondages sont réduits au niveau de l'eau basse.

## DESCRIPTION GÉNÉRALE.

Fort-Churchill est à l'embouchure de la rivière Churchill où la rivière passe par une large batture à marée haute ou par une lagune presque sèche à la marée basse excepté près de la sortie du côté de la mer. La lagune est entourée de côteaux qui se composent de roc à la sortie vers la mer et de sable et de gravier plus en amont de la rivière. La seule situation disponible pour des quais actuellement est au large près du cap Merry avec les têtes de ligne pour le chemin de fer à une distance de deux ou trois milles en amont de la rivière et l'emplacement de la ville à une distance de trois ou cinq milles en amont de la rivière. Un autre emplacement est disponible du côté ouest, mais il serait difficile d'y trouver des emplacements pour le chemin de fer et les jetées.

Il n'est pas possible d'améliorer la rivière Churchill de façon à lui donner des communications par eau vu son peu de profondeur sur ses nombreux rapides larges et fréquents. Le voisinage de Fort-Churchill est virtuellement dépourvu de toute croissance forestière pour plusieurs milles dans toutes les directions, la végétation y est réduite à des mousses et à des taches de grosse herbe le long des bords des surfaces de l'eau.

La principale source d'eau douce vient des nombreux petits lacs du voisinage, et l'eau est d'excellente qualité. Les battures de marée sont abondamment recouvertes de cailloux, dont quelques-uns sont assez gros pour être visibles au-dessus de l'eau haute.

## MARÉES ET COURANTS.

Le principal courant du port suit le chenal indiqué de la rivière Churchill et descend approximativement au centre de la lagune, mais il frappe plus contre le côté est, vers l'entrée du port. Avec la marée de reflux le courant atteint une vitesse de six à huit milles à l'heure, ce qui a crée une entrée quelque peu difficile pour les navires de petit tonnage. Les pilotes de l'endroit aiment mieux entrer leurs navires à marée montante.

Il est tout à fait inutile pour tout autre navire qu'un navire à vapeur de tenter d'y entrer dans un autre temps. Le courant à marée montante est beaucoup moindre; il ne dépasse peut-être pas 4 milles à l'heure. La marée la plus haute qui ait été observée a été de 13 pieds et demi, et la plus basse, de 8 pieds, toutes deux sont peut-être sujettes à des modifications avec une série plus longue d'observations. L'eau est toujours plus ou moins salée près de l'entrée. A marée basse l'eau douce se trouve dans le chenal de Churchill vis-à-vis le poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, mais cela n'a pas lieu à marée haute.

CONDITIONS DES GLACES.

Le port, habituellement, se congèle vers le 15 novembre. La haute mer gèle aussi en hiver à quatre ou cinq milles au large de Churchill. La date ordinaire de l'ouverture du port est vers le 19 juin. Au printemps dernier le port s'est ouvert le 7 juin ou environ 10 jours plus tôt que d'habitude. La glace s'est accumulée près de la côte et dans le port cette année, ce qui a empêché le retour de l'équipe d'études, avant le 13 juillet, quand on s'est dirigé vers York.

Cinq jours de plus ont été perdus par suite de l'amoncellement de la glace au large du Cap Churchill qui s'est prolongé à environ 30 milles au large dans la mer, l'équipage du bateau a refusé de s'aventurer au delà de la banquise. Le bateau employé n'était qu'une petite embarcation à voiles pour la côte qui ne convenait pas bien pour le travail dans la glace. Il se peut qu'un steamer se dirigeant vers Churchill n'aurait éprouvé aucune difficulté sérieuse s'il fût venu quelques jours après l'ouverture du port le 7 juin. Par intervalles, entre le 7 juin et le 13 juillet, la glace a été refoulée dans le port par le vent du nord. Cette glace flottant de-ci de-là dans le port par les forts courants qui y existent constituent un inconvénient grave et un danger pour les navires à l'ancre, et aux jetées et autres ouvrages que l'on pourrait y construire le long de la côte. On a dit du port qu'il avait parfois été bloqué par la glace aussi tard qu'en août, vu les vents du nord longtemps persistants. Il va falloir s'occuper sérieusement de cette possibilité qu'il y a que le port soit encombré de grosse glace libre qui flotte de-ci de-là par les forts courants, dans le choix des jetées qu'il faut y construire. Ainsi que l'indique la carte la direction du courant tend à jeter la glace flottante entre la côte qui est le seul endroit disponible pour des jetées à cette époque. La glace, cependant, ne se foule pas beaucoup ici mais le courant la balaie. Les refoulements se produisent plus fréquemment du côté ouest entre les casernes de la gendarmerie et la Pointe Cockrill.

MOUILLAGES.

A l'heure qu'il est on ne peut trouver à la marée basse que très peu d'abris pour un vaisseau qui tire de 18 à 20 pieds d'eau. On pourrait se procurer de l'espace pour loger deux ou trois navires de cette grosseur, mais des navires plus gros seraient tenus de mouiller presque en face de l'entrée, qui se trouvant à une distance d'environ trois quarts de mille, permet à toute la force des vagues de se faire sentir. Les vagues entrent dans le port avec une force suffisante pour que se fasse sentir un fort soulèvement par tout le port; de fait, on dit que parfois il est impossible pendant deux ou trois jours de suite aux petits bateaux de traverser le port. Le fond se composant de boue, ceci donne une assez bonne prise aux ancres.

MATIÈRE.

La matière qui forme le fond du port est de la boue, fortement parsemée de cailloux de toute grosseur, et c'est probablement un champ de dépôt pour la rivière Churchill.

Le dragage pour faire des mouillages pour les navires tout près de la côte pour éviter la grosse glace flottante va peut-être se heurter au roc solide, vu que celui-ci en plusieurs endroits se prolonge jusqu'au bord de l'eau.

MATÉRIEL DE CONSTRUCTION.

La pierre pour les fins de construction est en grande abondance, ainsi que le marbre si l'on désire s'en servir. Tout le bois doit être transporté soit en chemin de fer soit par eau.

DÉFENSE.

Fort-Churchill se trouvant virtuellement sur la haute mer ne peut être défendu que par de gros forts et par des batteries installées dans le voisinage immédiat du fort lui-même.

## PORT-NELSON.

LA CHARTE.

La charte ou carte qui accompagne ce rapport a été tracée à l'échelle de 4,000 pieds au pouce, qui convient le mieux pour donner une vue d'ensemble de la situation générale de Port-Nelson. On trouve des lignes dans la carte qui comprend la partie qu'on a trouvée ouverte toute la saison dernière; il y a d'autres lignes qui indiquent les endroits où la glace n'a pas atteint une épaisseur plus grande que 10 pouces. La ligne de la côte est rapportée d'une traverse des côtes. Quand la glace a eu une force suffisante, les sondages ont été faits par des trous, dans la glace, la méthode de prendre place est indiquée sur la carte. Les sondages dans l'eau libre ont été pris d'un bateau loué de la Compagnie de la Baie-d'Hudson à la fabrique de York et ont été pris en mai et en juin quand la glace a été sortie. Cette partie du travail a été entourée de grandes difficultés, vu que cinq petites bouées seulement ont pu être trouvées pour marquer dix milles de la rivière.

Le bateau qui était le meilleur que l'on ait pu trouver était un petit bateau côtier ordinaire de très léger tirant d'eau et de gréement grossier mais doué de qualités spéciales pour ce qui est de la dérivation.

Vu cette circonstance et le fait que les petites bouées n'étaient pas visibles de l'une à l'autre on a éprouvé quelque difficulté à garder la bonne course. Cependant, au bout de dix jours ou de deux semaines de lourd travail, il a été recueilli une somme suffisante de renseignements pour qu'il nous fût permis d'affirmer avec certitude qu'il existe un bon chenal où des navires tirant 26 pieds d'eau peuvent entrer avec sécurité à tous les points de la marée. M. R. D. Fry, l'ingénieur chargé de l'équipe croit que cette carte donne une bonne représentation des conditions réelles de Port-Nelson, et que des études plus étendues avec l'outillage voulu va probablement démontrer des conditions plus favorables.

Afin d'obtenir les meilleurs résultats il va falloir avoir un bon bateau fort, muni de force motrice, de préférence un bon remorqueur de mer qui peut être outillé pour consumer soit du charbon soit du bois, avec une douzaine de bouées de gros calibre, et de cinquante à soixante autres plus petites pour marquer le chenal et les endroits où il faut faire des sondages.

DESCRIPTION GÉNÉRALE.

Port-Nelson est à l'embouchure de la rivière Nelson, tandis que la factorerie de York est située à l'embouchure de la rivière Hayes, à environ 15 ou 18 milles de Port-Nelson.

L'emplacement à l'embouchure de la Hayes a été choisi par la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à cause des meilleures communications avec un grand nombre de postes de l'intérieur, et aussi parce qu'étant un cours d'eau beaucoup plus petit n'était pas aussi difficile à naviguer.

Il a fallu faire beaucoup de voyages d'essai dans les deux rivières et vu que la Hayes est beaucoup plus petite, elle a donné moins d'ennui à traverser et à retraverser pour permettre qu'il fût pris avantage des sentiers dont il fallait se servir pour faire les remorquages. La rivière Nelson est connue dans le pays comme la rivière du Nord et Port-Nelson a été nommé par l'amirauté anglaise York-Roads. Les navires de la Baie-d'Hudson qui traversent à la factorerie de York avec des provisions mouillent à environ 15 ou 20 milles du poste dans les eaux de York (York-Roads). Le site de

la factorerie de York a été choisi non pas à cause de son accessibilité de la mer mais entièrement à cause des communications plus faciles avec les postes de l'intérieur. La rivière Nelson à proprement parler se termine réellement peut-on dire au cap Flamboro, qui est la limite approximative à laquelle la marée se rend. L'estuaire est une large batture à marée dont le chenal principal court approximativement au centre, pour se décharger difinitivement dans la haute mer en face de la pointe Beacon, à environ à 25 milles du cap Flamboro. Au cap Flamboro les côtés s'élèvent brusquement du bord de l'eau à une hauteur de 100 ou 125 pieds. A partir de cet endroit elles s'abaissent graduellement des deux côtés de la rivière, jusqu'à ce que au creek de Sam au nord et à la pointe Beacon au sud elles ne soient que d'environ 10 pieds au-dessus de l'eau. La rive nord est en argile avec une chute suffisante pour les besoins de l'égouttement et est couverte d'une assez belle croissance d'épinette.

Un bon emplacement pour la tête de ligne et la ville est disponible dans le voisinage du point qui est indiqué sur la carte.

Au-dessus de cet endroit les rives deviennent plus hautes et beaucoup plus abruptes.

La rive sud est aussi en argile avec une bonne chute pour les besoins de l'égouttement, mais actuellement elle est couverte d'une très épaisse couche de mousse, ce qui la rend très humide. Un abondant approvisionnement d'eau douce peut se trouver soit de la rivière Nelson même, soit de divers cours d'eau plus petits et des lacs du voisinage.

### MARÉE ET COURANTS.

Le courant principal quand la mer reflue est le long du chenal principal, le courant qui traverse les battures est alors presque parallèle. A mesure que l'eau baisse, les courants qui traversent les battures convergent de plus en plus vers le courant principal, jusqu'à ce que, à la marée basse, ils en sont à peu près à angle droit et s'en rapprochent. A la marée de reflux le courant coule au taux d'environ trois milles et demi à l'heure, c'est à l'embouchure en face de la pointe Beacon qu'il est le plus fort. Dans des circonstances favorables le courant ici pourrait atteindre une vitesse de quatre milles à l'heure. Le flot de la rivière Nelson est tellement considérable qu'un courant perceptible peut se ressentir à plusieurs milles en mer. Avec la marée montant, on arrive à un courant d'environ deux milles et demi.

Au cours des observations qui ont couvert la période du 20 mars au 10 juin, la marée la plus basse qui ait été observée a été de six pieds neuf pouces, et la plus haute de dix pieds neuf pouces. Une série plus longue d'observations va peut-être établir des extrêmes de plus hauts chiffres.

Les cartes de l'amirauté donnent les marais ordinaires de printemps comme allant de 10 à 14 pieds. Il se peut, toutefois, qu'une élévation de plus de douze pieds soit classée comme un événement qui s'écarte de l'ordinaire et qui provient peut-être de quelque combinaison particulière du vent avec la marée. On a trouvé que la marée est bien variable, ce qui provient indubitablement du peu de profondeur relative de l'eau. Ceci va exiger une longue série d'observations avant qu'on ne puisse préparer des tables exactes de marée. Cette condition n'est pas particulière à Port-Nelson, mais s'applique généralement aux marées de la baie d'Hudson.

L'eau salée ne se trouve jamais en amont de la pointe Beacon, sauf quand il souffle une très forte bourrasque de l'est avec la marée montante, époque où une saveur saumâtre peut se ressentir à deux ou trois milles en amont de la pointe Beacon. Quand la marée reflue, l'eau douce se retrouve loin au large en mer. L'eau salée ne se retrouve jamais à plusieurs milles de l'endroit choisis pour les installations de têtes de ligne.

### CONDITIONS DES GLACES.

Vers le 20 décembre la rivière est habituellement gelée jusqu'à l'île au Phoque, ou au cap Flamboro. A partir de ce moment la glace s'accumule en bas de

l'estuaire de la ligne de la côte jusqu'à la première moitié du mois d'avril. Vers cette date le temps s'adoucit de façon que la fonte du jour a contrebalancé le froid du soir nairement libre de glace vers le 15 mai. La glace est brisée en larges banquises, par et la glace a commencé à se retirer vers le cap Flamboro, et l'estuaire est ordi- la marée montante et enlevée vers la mer par le jusant. Vu que le courant sensible de la rivière Nelson se fait sentir si loin en mer, il y a bien peu de glace qui revienne. Entre le 15 mai et le 1er juin, la glace du haut se désagrège et descend dans le centre de l'estuaire par le chenal principal, elle prend généralement de 24 à 36 heures pour descendre à la mer. Durant l'hiver dernier il ne s'est pas formé de blocus de glace en dedans d'une ligne tirée de la pointe Beacon au creek de Sam, et un examen soigneux de la ligne de la côte après que la neige et la glace eussent disparu n'a révélé aucune trace que la chose se fût jamais produite. Les photographies qui accompagnent ce rapport donnent une bonne idée des conditions habituelles de la glace à Nelson. L'hiver dernier a été d'une nature plus rigoureuse que la moyenne.

L'hiver de 1878, un hiver exceptionnellement doux, le chenal est resté ouvert jusqu'à 40 milles au-dessus du cap Flamboro.

Durant la gelée de l'automne, une grande quantité de glace fondante est descendue du haut de la rivière Nelson.

L'hiver dernier, à l'île au Phoque, et le long de la rive, la glace a atteint une épaisseur de quatre pieds et demi à cinq pieds. La moyenne à la factorerie de York, où il en a été tenu des notes depuis un grand nombre d'années, l'épaisseur semble avoir été d'environ 4 pieds 8 pouces.

Durant l'hiver plus ou moins de glace flotte de ci de là et descend le chenal tenu ouvert par la marée, mais comme elle est bien morcelée il ne se produit jamais de blocus.

### MOUILLAGE.

Le mouillage se trouvant à environ neuf ou dix milles en amont de l'embouchure du chenal on n'y ressent pas de mer sérieuse qui puisse causer de l'ennui à tout ce qui est plus gros que les canots et les bateaux à rames. La condition de la mer à Port-Nelson va peut-être venir à ressembler à ce qu'on en ressent à Québec dans le Saint-Laurent. Le fond est assez raide pour assurer une prise suffisante pour les ancres.

### MATIÈRE.

La matière des battures se compose d'argile bleue avec quelques sacs de gros sable et de gravier persemés de cailloux mincement répartis autour. Dans le chenal ,la matière est une argile très dure qui donne de la très bonne prise pour les ancres. Peut-être toute la matière peut-elle être manœuvrée par les dragueurs à très bon marché, et peut servir aux travaux de reprise autour du quais. Le fond du chenal est balayé à net et à nu par le courant de la Nelson, et il est d'une nature si dure que le petit ancre dont on se sert pour les études et qui pèse environ 200 livres souvent traîne une certaine distance avant de prendre prise. La matière des battures n'est pas aussi dure au sommet, mais elle devient plus dure à mesure qu'on y pénètre plus profondément.

### MATÉRIEL POUR LA CONSTRUCTION.

La pierre pour la construction des brise-lames et les autres ouvrages peut s'obtenir à bon marché. Il peut s'en ramasser de 75,000 à 10,000 verges cubes le long des battures à marée sous forme de cailloux éparpillés. En haut de la rivière Nelson, à environ 40 milles au-dessus du cap Flamboro se trouve une superbe carrière où l'on peut s'en procurer toute la quantité dont on a besoin et que l'on peut déposer à bon marché aux travaux par la rivière Nelson.

Des pilots en grande quantité peuvent être tirés des divers cours d'eau qui entrent dans la rivière Nelson et la baie d'Hudson.

Le ciment et les autres matériaux, étant amenés par eau, devraient revenir à un bon marché relatif.

DÉFENSE.

La défense de Nelson contre les flottes ennemies va être comparativement facile, le long chenal comparativement étroit qui sert d'approche étant facilement rendu imprenable au moyen de mines sous-marines, et rendu autrement dangereux par l'enlèvement ou le chargement des bouées et des autres indications du chenal. Les navires de guerre qui portent des canons à excessivement longue portée ont un tel tirant d'eau qu'il devient quelque peu dangereux pour eux de manœuvrer dans moins de 45 pieds d'eau, ce qui les empêche de pénétrer plus près qu'à 15 ou 18 milles, distance qui est considérablement plus grande que la portée efficace des plus gros canons. Les navires plus petits qui pourraient approcher de plus près portent des canons qui sont plus légers d'une façon correspondante. L'établissement de fortes batteries et de forts au creek de Sam semble tout ce qu'il faut pour faire de Port-Nelson un endroit qui ne peut pas être attaqué.

On pourrait dire ici en passant la grande augmentation de difficultés qu'aurait une flotte ennemie à opérer le blocus de la côte Atlantique du Canada si la route de la baie d'Hudson était ouverte. Le fait que des navires peuvent entrer à Port-Nelson et en sortir toute l'année est un fait qui vaut la peine qu'on se le rappelle quand on considère les possibilités d'une guerre.

WINNIPEG, 8 septembre 1909.

JOHN ARMSTRONG,
*Ingénieur en chef des études du chemin de fer de la baie d'Hudson.*

# PARTIE VI

# RECONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC

## RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES INGÉNIEURS.

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DES INGÉNIEURS, PONT DE QUÉBEC.

MONTRÉAL, samedi, 11 juin 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur l'avancement des travaux de la reconstruction du pont de Québec pour l'exercice clos le 31 mars 1910, ainsi qu'il suit:—

*Forages.*—On a fait un grand nombre de sondages durant l'été de 1909 afin de connaître la nature du fond du voisinage des piles maîtresses du nord et du sud et à quelle profondeur se trouve le roc vif. Il a été fait environ dix-neuf sondages en tout. Le résultat de ces sondages a établi le fait que du côté nord une nouvelle pile peut être calée en dehors de la pile maîtresse actuelle et jusqu'au vif roc. Du côté sud les sondages ont indiqué que les fondations sur lesquelles repose actuellement la pile du sud suffit pour supporter la pile sud agrandie et les charges qui doivent y être superposées.

*Epreuves.*—Il a été réglé avec le professeur A. N. Talbot, de l'Université de l'Illinois, de faire une série d'épreuve de la rivure des joints en acier nicklés. Ces épreuves ont été faites avec grand soin, mais les résultats n'ont pas démontré qu'il y avait un grand avantage à se servir de rivets d'acier nicklé de préférence aux rivets d'acier ordinaire.

*Maçonnerie.*—L'entreprise pour la construction des piles et des culées du nouveau pont de Québec a été adjugée en décembre 1909 à la maison M. P. et J. T. Davis, de Québec. Le travail à cette entreprise avance assez rapidement. Beaucoup de de travail préparatoire a été exécuté à l'emplacement du pont du côté nord du fleuve, tel que la construction de chevalets, de voies ferrées, de monte-charge, etc., qui vont servir au maniement du matériel et des fournitures. Aucun travail n'a encore été commencé du côté sud. A la Pointe à Pizeau, l'entrepreneur est à construire le caisson pour la nouvelle pile principale du côté nord. Ce travail avance rapidement, et le caisson va peut-être être prêt à mettre en place vers le 1er juillet 1910.

*Enlèvement des débris.*—L'entreprise pour l'enlèvement des débris a été adjugée en décembre 1909 à la société Charles Koenig et Cie, de Québec. L'entrepreneur avance bien dans son travail, et à la fin de mars il en avait enlevé environ 1,890 tonnes, ou 21 pour 100 de la tâche entière. On compte voir les débris du voisinage de la pile principale enlevés vers le 1er août 1910, afin de permettre à l'entrepreneur de la maçonnerie de commencer son travail à cet endroit.

*Epreuves de compression.*—Une entreprise a été adjugée à la *Phœnix Bridge Company,* de Phœnixville, Pens., pour la confection d'un certain nombre de semelles et de poteaux modèles semblables à ceux du dessin que la Commission prépare actuellement. Des modèles de huit membrures distinctes vont être faits en double, ce qui fait seize épreuves en tout. Les premières de ces semelles modèles vont être prêtes pour l'épreuve vers le 1er mai 1910.

*Epreuves de tension.*—Une entreprise a été adjugée à la *Phœnix Bridge Company,* de Phœnixville, Pens., pour la fabrication et l'épreuve de cinquante barres à

œil en acier nicklé semblables à celles du dessin du pont de Québec que la Commission prépare actuellement La *Phœnix Bridge Company* va être prête à commencer l'épreuve de ces membrures vers le 1er juin 1910.

*Plans.*—Les plans du projet *cantilever* (combinaison de haubans et de poutres droites) que la Commission est à préparer avancent rapidement, et ils vont être entièrement terminés et prêts pour la demande des soumissions vers le 1er juin 1910. Les devis sont aussi en train et vont être prês à cette date.

*Plans alternatifs.*—Des annonces ont été insérées dans les journaux de novembre 1909, notifiant les entrepreneurs qu'il leur serait permis de soumettre des plans de leur cru, en outre de leurs soumissions sur les plans préparés par la Commission. Je crois que c'est l'intention de plusieurs compagnies de ponts de profiter du privilège que leur accorde le ministère.

Le tout respectueusement soumis.

H. E. VAUTELET,
*Président et ingénieur en chef.*

# PARTIE VII

## RAPPORTS DES INGÉNIEURS SURINTENDANTS ET AUTRES POUR L'ANNÉE 1909-10

1. L. S. Pariseau, ingénieur surintendant intérimaire, canaux de Québec.
2. W. A. Stewart, surintendant, canaux Ontario–Saint-Laurent.
3. C. D. Sargent, ingénieur local, canaux Ontario-Saint-Laurent.
4. L. N. Rhéaume, ingénieur dirigeant, canaux Ontario-Saint-Laurent
5. J. L. Weller, ingénieur surintendant, canal Welland.
6. J. W. LeB Ross, ingénieur surintendant, canal du Saut-Sainte-Marie.
7. F. B. Fripp, ingénieur dirigeant, canal du Saut-Sainte-Marie
8. A. T. Phillips, ingénieur surintendant, canal Rideau.
9. J. H. McClellan, surintendant, canal de la Trent.
9. A. J. Grant, ingénieur surintendant, canal de la Trent.
11. J. H. Devereaux, éclusier, canal Saint-Pierre.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
CABINET DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er juillet 1910.

M. A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint les rapports annuels des ingénieurs surintendants et des surintendants des divers ouvrages de canalisation du Dominion pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Vu le fait que ma nomination au poste d'ingénieur en chef du département a été faite postérieurement à cette date, j'ai considéré qu'il valait mieux me dispenser de commentaires, pour laisser ces rapports parler par eux-mêmes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,
*Ingénieur en chef.*

# CANAUX DE QUEBEC.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.
MONTRÉAL, 21 juin 1910.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef, Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel des ouvrages confiés à l'ingénieur surintendant des canaux de Québec pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Les canaux de cette division comprennent ceux de Lachine, de Soulanges et de Beauharnois, sur le Saint-Laurent; de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville sur la rivière Ottawa, et de Saint-Ours et de Chambly sur le Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est le plus important, parce qu'il se relie directement au port de Montréal.

Il me fait plaisir de dire que la navigation n'a pas subi d'interruption dans les canaux de cette division, et que les divers personnels ont exécuté leurs devoirs respectifs d'une façon très satisfaisante.

Les réparations et les réfections sur ces canaux ont été faites, sous la direction des surveillants et des surintendants, tandis que les ouvrages imputables sur le capital et le revenu, sur le canal Lachine, ont été exécutés sous la surveillance immédiate de M. H. R. Lordly, I.C. Des travaux de ce genre aux canaux de Soulanges, de Beauharnois, de Sainte-Anne, de Carillon, de Grenville, de Saint-Ours et de Chambly ont été surveillés par le soussigné.

## MAGASINS POUR LES CANAUX.

Ces magasins ont été bien tenus et le système de tenue des livres inauguré par M. P. B. Benoit il y a quelques années, pour qu'il soit gardé trace des matériaux et des outils achetés pour l'usage des canaux est maintenant mieux compris par les employés qui ont le soin de ces magasins.

Le rapport du contrôleur déclare qu'il ne s'est commis cette année que quelques erreurs, et qu'il a été bien rendu compte de tous les matériaux et de tous les outils.

## ÉTUDES.

Les études sur le canal de Soulanges ont été continuées de Saint-Dominique au pont Saint-Antoine, une distance de six milles. Ces études ont été faites afin qu'on ait un plan exact de tous les immeubles, les fossés, les chemins, les ponceaux, les voies publiques et les ponts de ferme, etc., situés de chaque côté du canal, et qui sont compris dans la langue de terre qu'il y a entre la voie du Grand-Tronc et le fleuve Saint-Laurent. Des niveaux ont aussi été pris afin d'obtenir les données qu'il faut pour s'occuper des plaintes d'inondations causées par la construction du canal.

Des sondages ont été faits dans la baie de la Pointe-des-Cascades pour trouver un meilleur chenal conduisant au bassin de protection où sont tenues les portes de rechange du canal de Soulanges.

## DRAGAGE.

La flotte de dragage des canaux de Québec est sortie du bassin de radoub le 4 mai 1909, et après un mois de travail à nettoyer le fond du canal Lachine à la Côte

Saint-Paul, à Rockfield et au pont Black, elle a été amenée au canal Soulanges, pour approfondir et redresser le chenal entre l'entrée inférieure du canal et le bassin de protection des portes.

Environ 8,000 verges de matière ont été extraites du chenal et déposées sur les rives de la baie des Cascades, afin de les protéger de l'action érosive des vagues.

De Soulanges, la flotte est allée à Grenville, et a été occupée à faire du nettoyage autour des écluses durant tout le mois de juillet.

En août et en septembre le dragueur a été occupé à approfondir et à élargir l'entrée supérieure et l'entrée inférieure de l'écluse de Saint-Ours. Il est alors revenu à Montréal, où il a continué à nettoyer le lit du canal en amont de l'écluse n° 2, et les bassins latéraux du côté nord du bassin n° 2 jusqu'à la fin de la saison.

### RÉPARATIONS À LA FLOTTE DE DRAGAGE.

Deux des vaisseaux ont été victimes d'avaries sérieuses au cours de l'année. Le remorqueur *Frank Perew* a brisé son hélice en travaillant à Grenville, et la grue à vapeur a brisé son bras et sa charpente en A en essayant de relever une vieille barge sombrée en dehors de l'entrée d'amont du canal Lachine. Il a été dépensé près de trois milles ($3,000) dollars pour réparer les dommages causés par ces avaries.

Au cours de l'hiver les machines de la grue à vapeur ont été considérablement améliorées, et elles sont maintenant outillées pour actionner des griffes à mâchoires. La vieille charpente de bois sur laquelle les machines reposaient a été remplacée par une charpente solide en fonte, et des embrayages à friction ont été mis en place au lieu des embrayages fixes.

En outre de ce qui précède, les autres vaisseaux de la flotte de dragage ont été réparés et mis dans un assez bon état pour reprendre le travail au cours de la saison présente.

## CANAL LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds; 5 écluses de 270 pieds x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; 5 vieilles écluses de 200 pieds x 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, qui peuvent encore servir pour la navigation.

L'eau a été retirée du canal pour les réparations générales et les améliorations le 1er avril, et elle y a été remise le 2 mai, un jour plus tard que d'habitude.

Au cours de ce mois le fond des écluses, des déversoirs et des biez a été nettoyé de tous les débris, des pierres tombées des chalands, des billots submergés, etc., tous les pertuis, les portes, les ventelles, les crémaillères, etc., ont été réparés et mis au point pour la saison de navigation, et toute la maçonnerie, autant qu'il a été possible de le faire, a été jointoyée au ciment.

Durant tout le cours de l'année les immeubles du canal, les bâtisses et autres constructions, les chemins, les trottoirs, les clôtures, les ponceaux, les quais, les barrages flottants, les fossés et la petite rivière Saint-Pierre ont été tenus dans un assez bon état de propreté et de réparation, et les réseaux de téléphone et d'éclairage ont été maintenus dans un état efficace de fonctionnement.

Le nouveau système électrique pour le fonctionnement des portes d'écluse a été complété à toutes les écluses, tant les vieilles que les neuves, de bonne heure dans la saison, et a donné satisfaction pleine et entière.

Une somme considérable de travaux de réparations a été exécutée tout le long du canal, et parmi les articles principaux se trouvent ceux qui suivent:—

### RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

*Ecluses.*—Plusieurs pierres de couronnement brisées et enlevées ont été remplacées par du béton moulé sur place et dans quelques cas blindé de forte tôle d'acier.

Les parties des murs latéraux au-dessus des enclaves de la porte d'amont aux écluses n° 3, 4 et 5 ont exhaussées d'environ trois pieds avec du béton blindé de tôle d'acier, pour la plus grande sûreté des grands bateaux à fret qui entrent dans ces écluses en descendant.

Les vieux blocs d'ancrage en bois pour la suspension des portes aux vieilles écluses numéros 3, 4 et 5 ont été remplacés par de gros blocs en fonte noyés dans du béton et assujétis d'une façon permanente à la maçonnerie de l'écluse au moyen de gros boulons d'ancrage.

Afin d'assurer une fondation convenable pour les machines qui font fonctionner les portes, des blocs en béton ont été établis derrière les murs de l'écluse, et vis-à-vis les quatre enclaves des portes à chacune des dix écluses. Ces blocs ont été faits suffisamment gros pour résister à l'effort de tension exercé par la machine et ont été posés au-dessous de la ligne de gel.

*Portes d'écluses.*—Les plates-formes et les meneaux des portes pour les anciennes et nouvelles écluses, autant que possible, ont été renouvelés, et les portes elles-mêmes ont été grattées et repeinturées.

*Portes de rechange.*—Deux paires de portes d'écluse ont été construites au cours de l'année pour les vieilles écluses n$^{os}$ 3 et 5, et une paire pour l'écluse nouvelle n° 3. Ces portes ont été faites pour faire face aux besoins des nouvelles machines électriques, et celles que l'on a déjà ont été modifiées dans le même but.

*Ponts.*—Les huit ponts tournants qui traversent le canal ont été tenus en bon état, quelques-uns ont été planchéiés à neuf en chêne de 2 pouces et repeinturés. Les planchers supérieurs des neuf ponts fixes ont été renouvelés et les ponts ont été repeinturés.

Le pont construit l'an dernier avec les restes de fer en U et de poutres provenant de la démolition du vieux pont de la rue Wellington, a été mis en place sur le déversoir à Lachine par les ouvriers du canal. Ce travail a exigé le nivellement des piles du vieux pont, ainsi que la construction de trottoirs de chaque côté et à chaque extrémité du pont.

*Quai.*—Le quai en face de la Raffinerie de sucre du Canada, du côté sud du canal, a été réparé et prolongé du côté d'amont de 75 pieds.

*Poteaux d'amarrage.*—Cinquante poteaux d'amarrage en fonte et cent têtes de nègre ont été posés d'une façon permanente dans du béton à divers endroits le long du canal.

*Murs en talus.*—Le travail de recouvrir de béton les murs en talus du long biez du canal, en amont des écluses de la côte Saint-Paul a été terminé au cours de l'été, et il ne reste que le mur de revêtement du côté sud et quelques réparations à faire aux murs verticaux pour compléter le travail dans ce biez.

Les opérations de la saison ont mis fin à une fuite sérieuse à travers la levée du canal à la côte Saint-Paul.

Ces travaux ont été faits à l'entreprise par MM. Haney, Quinlan et Robertson.

*Elargissement et logement du quai à Saint-Henri et à la Côte Saint-Paul.*—Ce travail, qui consiste à élargir le canal en aval de l'écluse n° 4 sur une distance de 3,300 pieds du côté nord et de 1,800 pieds du côté sud, a été commencé par les entrepreneurs, la *Canadian General Development Company,* à responsabilité limitée, au commencement de l'année, et poussé avec beaucoup de vigueur. Tout le mur du nord a été terminé, et il ne reste à faire qu'une petite partie du mur du côté sud. Cependant, il va falloir toute la saison prochaine pour terminer le dragage et rendre toute l'étendue du bassin propre à la navigation.

REVENU.

*Reconstruction du mur du côté nord du bassin n° 2.*—Ce travail, qui comprend aussi le nouveau plancher en béton et en blocs de scories des hangars de la rue Colborne, a été complété d'une façon satisfaisante par les entrepreneurs, MM. Quinlan et Robertson.

Les quais du voisinage immédiat de ces hangars ont aussi été pavés en permanence, les murs ont tous été reconstruits en béton, et tout le bassin est actuellement en condition parfaite.

## CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; 5 écluses, 270 x 45 pieds, avec 15 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 84 pieds.

### RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

*Ateliers.*—L'atelier des charpentiers a été munie d'une machine à percer et à mortaiser, la boutique de forge a été pourvue d'une grande forge Champion, d'un soufflet mécanique, de moteurs électriques, etc. Il a été beaucoup ajouté à l'assortiment des outils pour les ateliers des machines.

*Ecluses.*—Afin d'empêcher, autant que possible, les pierres de couronnement des écluses et des murs latéraux d'être déchiquetées ou brisées par les gros vaisseaux de transport qui viennent en contact avec elles, la face de ces pierres ont été biseautée de six pouces, et leur arête a été arrondie à trois pouces de rayon. Ce travail s'est démontré très efficace, et depuis qu'il a été complété pas une pierre n'a été endommagée, bien que les collisions des bateaux de transport avec les murs des écluses aient été aussi fréquentes qu'auparavant.

*Portes d'écluse.*—Les plates-formes des portes d'écluse ont été renouvelées et les portes mêmes ont été grattées et repeinturées.

*Ponts.*—De nouveaux planchers de madriers d'épinette de trois pouces d'épaisseur ont été posés sur les ponts de grande route de Saint-Dominique et de Coteau-Landing, et douze des ponts de ferme ont été recouverts de madriers de pin.

*Constructions.*—Les hangars d'emmagasinage, le logement du commis et les boutiques ont été pourvus de dalles et de gouttières, afin d'empêcher que leurs fondations ne soient détériorées par l'eau de pluie. Le logement et les dépendances du surveillant ont été recouverts de tôle galvanisée et repeinturés. On a fait beaucoup de réparation à la maison du percepteur à Coteau-Landing.

*Clôtures et trottoirs.*—A part d'avoir tenu ces constructions en bon état, une nouvelle clôture a été érigée pour séparer le terrain qui entoure le logement du surveillant d'un passage public qu'il y a entre le grand chemin et le pont de piétons qui traverse le déversoir n° 3, et un trottoir en béton, d'environ deux cents pieds de longueur, a été posé de la maison du surveillant au pont de piétons dont il est question plus haut.

*Fossés et chemins.*—Les fossés les plus importants ont été complètement nettoyés, et le chemin le long du canal a été tenu dans un assez bon état.

*Berges.*—Les berges du canal qui avaient été détériorées par le clapotage de l'eau causé par les vaisseaux, ont été refaites et recouvertes de pierres plates de carrière; la quantité des pierres qui a servi à cette fin s'est élevée à plusieurs centaines de verges cubes. La partie supérieure du talus intérieur de la levée du côté sud, sur une longueur d'au moins 1,400 pieds de chaque côté de l'usine de force motrice électrique a été remise en bon état et gazonnée.

*Terrains du canal.*—Les bords du canal ont été nettoyés des mauvaises herbes deux fois au cours de l'été, et le terrain des écluses a été tenu propre durant toute la saison.

*Ligne de transmission d'énergie électrique.*—Les fils métalliques n° 4 ont été remplacés par de plus gros, savoir: Le n° 0.0 à partir de la station génératrice jusqu'à environ un mille en remontant le canal, dans le but d'obtenir de meilleurs résultats pour l'éclairage de l'extrémité la plus éloignée du canal, et le changement a donné beaucoup de satisfaction.

Les vieux câbles à trois fils posés en travers du canal aux écluses n^os 1, 2 et 3 ont été enlevés et remplacés par des câbles à fil unique posés dans des tuyaux de fer galvanisé qui traversent au pied de l'écluse n° 2. Ces câbles transportent maintenant le courant électrique de l'autre côté du canal à sa tension originaire de 2,200 voltes. Les transformateurs du côté sud du canal ont été placés dans des boîtes en béton enfoncées dans le sol près des moteurs des portes et des vannes.

*Service de l'eau.*—Un tuyau en fonte de quatre pouces a été posé du canal aux trois logements des électriciens, et un tuyau de même grosseur posé durant l'année qui a précédé a été porté de l'autre côté du canal à la tête de l'écluse n° 2 et à la maison du surveillant.

### CAPITAL.

*Constructions.*—Un petit bâtiment à l'épreuve du feu (en brique et en béton) a été construit dans la cour de la boutique pour loger les transformateurs électriques qui avaient d'abord imprudemment été mis dans le grenier de l'immeuble de la boutique.

*Revêtement en béton des talus.*—Le talus intérieur de la levée du côté sud du canal, sur une longueur totale de 4,215 pieds, a été recouvert d'une couche de béton qui a généralement 18 pouces d'épaisseur. Ce travail a été exécuté à l'entreprise par MM. Haney, Quinlan et Robertson, au moyen d'un plan spécialement imaginé à cette fin et approuvé par le ministère. Bien que les parties de la levée ou les fuites étaient les plus graves aient été protégées durant l'année par cette couche de béton, les travaux vont être repris cette année et continués jusqu'à ce que chaque fuite du canal ait été arrêtée.

*Murs latéraux.*—Vers la fin de l'été dernier une fuite à travers la levée nord du canal à travers les écluses n^os 1 et 2 qui avait donné beaucoup d'ennuis depuis quelques années est devenue si menaçante qu'il a été jugé bon de construire un fort mur en béton en face de cette levée avant la réouverture de la navigation. Ce travail a été confié à MM. Haney, Miller, Quinlan et Robertson, qui avaient sur place un gros outillage pour accomplir le travail. A la fin de l'exercice, les entrepreneurs avaient fait le déblai et presque toute la fondation était en place, et ils étaient en bonne voie de terminer le mur pour l'ouverture de la navigation.

### REVENU.

*Poteaux d'amarrage.*—Dix nouveaux poteaux d'amarrage en fonte fixés dans une grande masse de béton ont été posés du côté nord du canal, aux endroits où il y en avait le plus besoin, savoir : vis-à-vis le chenal de prise d'eau de la *Montreal Heat and Power Company* et immédiatement au-dessus du pont Saint-Dominique. Un grand nombre de vieux poteaux ont été enlevés et replacés dans des masses de béton de dimensions beaucoup plus grandes que ne l'étaient celles qui avaient originairement servi.

*Chaland pour lever les portes.*—Un chaland en acier portant sur le pont deux grosses grues, actionnées par des treuils à engrenage à vis sans fin capables de lever trente tonnes chacune, a été reçu au commencement de la saison pour prendre les portes d'écluse du canal. La coque de ce chaland a été construite par MM. Beauchemin et Cie, les grues par la *Phœnix Bridge and Iron Works Company, Limited,* et les treuils par la *Hall Engineering Company,* et le montage du tout a été complété par les ouvriers du canal.

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

La compagnie qui a ce canal à bail l'a tenu fermé à la navigation durant la plus grande partie de la saison, aux fins de faire des sondages depuis la tête du canal

jusqu'à l'endroit où leur usine de force motrice doit être construite. Le canal a été tenu virtuellement dans le même état que celui où il était l'année précédente.

REVENU.

*Digues de Sainte-Barbe et de Hungry-Bay.*—La tâche de protéger ces digues en argile contre les eaux envahissantes du lac Saint-François par l'érection d'une chaîne de cailloux à quelque distance dans le lac s'est continuée durant l'hiver. La protection de la digue de Hungry-Bay est actuellement terminée et n'aura dans l'avenir qu'à être entretenue, mais le travail de Sainte-Barbe devra être continué pendant quelques années encore.

*Macadam.*—La macadamisation du chemin public sur le sommet de la digue de Hungry-Bay a été commencée durant l'année, et environ 3,500 pieds courants de chemin ont été achevés. La pierre concassée pour ce travail est achetée à l'entreprise de M. Alfred Cossette, mais la préparation du chemin, la mise en place de la pierre concassée et le roulage en ont été faits à la journée sous la surveillance d'un fonctionnaire du ministère.

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, ½ mille; une écluse de 200 x 45 pieds avec 9 pieds d'eau sur les seuils; élévation totale, 3 pieds; vieille écluse qui peut encore servir à la navigation, de 200 x 45 pieds, avec 6 pieds d'eau sur les seuils.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

A part les réparations usuelles aux écluses, aux constructions et aux clôtures, etc., les travaux qui suivent ont été exécutés:—

*Jetées de dérivation.*—Le sommet des deux jetées en charpente de chaque côté du chenal Baker et celui de la jetée de division en amont de l'écluse ont été réparés, et les poteaux d'amarrage sur la jetée en premier lieu mentionnée ont été renouvelés.

*Terrains de l'écluse.*—Du gravier a été déposé dans toutes les allées et sur le sol qui entoure les écluses, et le gazon a été tenu court et en belle condition de propreté pendant toute la saison.

*Glissoire.*—Une glissoire permanente pour le halage des portes d'écluse a été construite, et l'on y a fait le halage d'une couple de portes de rechange.

REVENU.

*Ponts.*—Les vieux ponts de bois qui traversaient les cales du quai en aval des écluses ont été remplacés par d'autres qui se composent de poutres I en acier recouvertes de madriers de quatre pouces et reposant sur des culées en béton. Un garde-fou en tuyau a été placé du côté intérieur de chaque pont.

*Poteaux d'amarrage.*—Les poteaux de bois de chaque côté de la nouvelle écluse ont été remplacés par de gros poteaux de fonte munis d'une grosse tête moulée qui sont fixés dans une forte masse de béton enfoncée dans le sol au-dessous de la ligne de gel. Il y a eu 8 de ces poteaux qui ont été mis en place.

## CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

CANAL DE CARILLON.—Longueur, ¾ de mille; 2 écluses 200 x 45 pieds, 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 16 pieds.

CANAL DE GRENVILLE.—Longueur, 5¾ milles; 5 écluses 200 x 45 pieds, 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 43¾ pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Parmi les travaux effectués sous ce chef, on peut mentionner ceux qui suivent comme étant les plus importants:—

Entretien des levées du canal, des chemins de halage et des chemins, clôtures, de la ligne du téléphone, etc.; nettoyage des fossés, déversoirs, ponceaux, terrains des écluses, etc.

Enduire la maçonnerie des écluses et des déversoirs avec du mortier de ciment.

Réparations aux portes d'écluses, aux ponts, aux jetées conductrices et aux estacades, aux chalands, etc.

Construction de portes neuves pour les écluses n^os^ 5 et 7, un hangar à bois et une glacière pour l'usage du bureau du canal.

Faire un nouvel égout entre les écluses n^os^ 4 et 5.

REVENU.

*Chemin public.*—La macadamisation des deux milles de chemin de l'ancien canal de Carillon abandonné, dont une partie avait été faite au cours de l'année précédente, a été complétée.

Le concasseur de pierre et le rouleau à vapeur qui ont servi aux travaux qui précèdent ont été respectivement expédiés au canal de Soulanges et à Valleyfield.

*Digue de Carillon.*—Un crédit de $15,000 a été voté cette année pour réparer la brèche à la digue de Carillon, mais ce travail n'a pu être fait vu que les eaux de la rivière Ottawa sont restées beaucoup plus hautes que d'habitude. Cependant, tout le bois de service nécessaire pour ces réparations avait été acheté et délivré sur place. On songe à reprendre le travail aussitôt que possible durant le présent exercice.

## ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal, ⅛ de mille; une écluse, 200 x 45 pieds; 7 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 5 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Toutes les constructions diverses sur le canal ont été tenues en très bon état de réparation au cours de cette année, sauf les jetées-estacades en aval de l'écluse.

Ces jetées n'ont été réparées que superficiellement, vu qu'il était compris qu'elles devaient être remplacées dans un an ou deux par des structures permanentes en béton.

Les principaux ouvrages exécutés ici sont ceux qui suivent:—

*Estacades conductrices.*—Toutes les estacades le long des jetées, tant à l'entrée d'amont qu'à l'entrée d'aval de l'écluse ont été réparées.

*Chalands.*—Le grand chaland-grue a été calfaté de nouveau et peinturé, ainsi que les embarcations plus petites.

*Ile.*—L'île a été tenue propre et elle a de plus été protégée contre l'affouillement en mettant sur la grève environ 240 verges cubes de pierres des champs.

*Peinture.*—Toutes les constructions et les clôtures ont été blanchies. Les terrains autour de l'écluse et les bâtiments ont été tenus en parfait ordre durant toute l'année.

## CANAL CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; 9 écluses, 118 x 22½ pieds, 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

### RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les services du téléphone et de l'éclairage ont donné pleine satisfaction partout excepté dans le port de Saint-Jean, où l'éclairage a été fourni à l'entreprise par la Compagnie d'Eclairage électrique de Saint-Jean. La compagnie a, cependant, amélioré son outillage de production, et l'on compte sur un meilleur service pour l'année prochaine.

L'eau à Saint-Jean a été excessivement basse la plus grande partie de l'été, et, un jour, elle n'était que 5 pieds 11 pouces plus haute que sur les seuils de l'écluse de garde. La baisseur inusitée de l'eau a été attribuée au pétardement d'une grande quantité de cailloux sur la crête de la ligne naturelle qui se trouve immédiatement en amont du rapide de Saint-Jean. Le niveau de l'eau de la rivière au-dessus du canal va être observé de près cette année, et, si elle donne des signes de vouloir devenir aussi basse que l'année dernière, une digue temporaire d'argile et de cailloux va être construite à un endroit convenable par les Travaux publics, en attendant la construction de la digue permanente à la pointe Vikerman, en aval de l'île Sainte-Thérèse.

Le canal a été tenu propre et en bon état de réparations.

Les principaux travaux qui ont été exécutés sous ce chef au cours de l'année 1909-1910 sont ceux qui suivent:—

*Levées et terrains.*—Les levées du canal et les terrains qui entourent les écluses et les constructions ont été tenus propres et libres de mauvaises herbes et de déchets de toute sorte, et partout où les murs en talus s'étaient effondrés, on les a reconstruits. Tous les chemins de ferme qui partent du chemin de halage ont été mis en bon ordre, et du nivellement a été fait avec de la matière prise au fond du canal près du pont tournant du Pacifique à Saint-Jean, P. Q.

*Poteaux d'amarrage.*—Environ trente poteaux d'amarrage ont été renouvelés à divers endroits le long du canal.

*Ecluses.*—Outre le jointoyage usuel au ciment, les portes ont été grattées et peinturées. Une paire de portes neuves a été mise en place à l'écluse n° 9. Deux nouveaux caissons de dérivation ont été construits à la tête de l'écluse n° 2.

*Drains et déservoirs.*—Quelques-uns des drains ont été approfondis et tous les autres ont été nettoyés. Les déversoirs ont été tenus en bon état de fonctionnement.

*Ponts.*—Un nombre de ponts ont vu leurs planchers renouvelés et presque chacun d'eux a reçu une couche de peinture. Les approches aux ponts numéros 3 et 8 ont été macadamisées et un trottoir en béton qui traverse le chemin de halage a été construit au pont n° 8. Les murs de bout des ponceaux à conduite sous le chemin public qui va à Saint-Jean ont été reconstruits.

*Fossés.*—Divers fossés nouveaux ont été creusés le long du canal et sur les immeubles du canal, la longueur totale en a été d'environ trois milles.

*Constructions.*—Les constructions les plus vieilles ont été démolies et remplacées. Toutes les autres ont été bien réparées, nettoyées, blanchies ou peinturées.

*Clôtures.*—Environ 1,700 pieds courants de clôture neuve ont été érigés le long du drain Deneault, et environ trois milles et demi des clôtures actuelles ont été refaits et réparés.

*Chalands.*—Le dragueur et les chalands qui appartiennent au canal ont été réparés et peinturées. Les machines du dragueur et des grues ont été réparées et quelque peu modifiées dans le but d'en obtenir de meilleurs résultats, et un nouveau godet a été acheté pour le dragueur.

CAPITAL.

*Port de Saint-Jean.*—Les améliorations projetées au port de Saint-Jean se composent de l'enlèvement du quai Donaghy, du prolongement du quai actuel du canal jusqu'au pont du chemin de fer Vermont-Central, de la construction d'un quai nouveau parallèle à ce pont du côté d'amont, de la construction d'un brise-lames, et de la pose d'un tuyau de prise d'eau pour l'aqueduc de Saint-Jean.

Cette partie des améliorations qui se trouvent au-dessus du pont a été complétée durant l'exercice 1909-10 par MM. J. G. Poupore et Cie, à qui l'entreprise de ces travaux avait été adjugée le 15 décembre 1908.

Tous les travaux couverts par cette entreprise auraient apparemment été complétés à l'heure qu'il est si le Grand-Tronc ne s'était pas opposé à ce que le ministère prît possession de son lot riverain, dans lequel se trouve la plus grande partie des améliorations.

*Usine de force motrice.*—L'usine de force motrice de Chambly, dont les fondations ont été posées au cours de l'année qui a précédé, a été complétée, mais rien n'a encore été fait pour l'installation des machines électriques, vu qu'il n'y a pas de crédit pour ce genre d'ouvrage.

REVENU.

*Ponts.*—Les rampes du pont Jones qui traverse le canal et le chemin de halage à Saint-Jean ont été entièrement renouvelées, le travail a exigé l'enfoncement d'un grand nombre de pilots. Dix ponts de bois qui traversent le chemin public de Chambly à Saint-Jean ont été remplacés par des conduites de ponceaux de gros diamètre. La longueur de ces ponceaux est dans tous les cas égale à toute la largeur du chemin.

*Chemin de halage.*—Le macadamisage du chemin de halage le long du canal, qui marchait depuis un certain nombre d'années, a été parachevé au cours de l'exercice qui vient de finir, et le chemin de halage d'un extrémité à l'autre est en parfait ordre.

*Estacades.*—Les estacades conductrices du côté est de l'entrée d'amont du canal ont été entièrement renouvelées et recouvertes de madriers de deux pouces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. S. PARISEAU,
*Ingénieur surintendant intérimaire des canaux de Québec.*

## CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de la nouvelle écluses n° 5 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Nouvelle écluse n° 1, busc d'aval. | | | | Nouvelle écluse n° 5, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 37 | 0 | 20 | 10 | 19 | 4 | 16 | 1 |
| Mai | 25 | 1 | 20 | 6 | 21 | 1 | 19 | 2 |
| Juin | 24 | 4 | 18 | 6 | 21 | 4 | 17 | 6 |
| Juillet | 18 | 4 | 17 | 0 | 17 | 4 | 16 | 8 |
| Août | 17 | 10 | 16 | 1 | 17 | 2 | 16 | 2 |
| Septembre | 16 | 5 | 15 | 7 | 16 | 2 | 15 | 8 |
| Octobre | 16 | 5 | 14 | 10 | 15 | 10 | 15 | 2 |
| Novembre | 16 | 1 | 14 | 3 | 15 | 2 | 14 | 10 |
| Décembre | 21 | 10 | 14 | 6 | 15 | 9 | 14 | 6 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 29 | 10 | 22 | 4 | 16 | 2 | 14 | 6 |
| Février | 25 | 5 | 21 | 9 | 15 | 9 | 13 | 6 |
| Mars | 34 | 0 | 22 | 5 | 17 | 0 | 14 | 4 |

## CANAL DE SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 5 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminée le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 5, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 21 | 9 | 19 | 6 | 17 | 8 | 16 | 6 |
| Mai | 23 | 0 | 20 | 5 | 17 | 7 | 17 | 0 |
| Juin | 22 | 9 | 19 | 2 | 17 | 4 | 17 | 0 |
| Juillet | 19 | 2 | 18 | 5 | 17 | 2 | 17 | 0 |
| Août | 18 | 5 | 17 | 9 | 17 | 0 | 16 | 8 |
| Septembre | 17 | 9 | 17 | 4 | 16 | 8 | 16 | 4 |
| Octobre | 17 | 4 | 16 | 9 | 16 | 6 | 16 | 0 |
| Novembre | 17 | 0 | 16 | 8 | 16 | 3 | 15 | 6 |
| Décembre | 18 | 2 | 16 | 8 | 16 | 6 | 15 | 6 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 18 | 8 | 17 | 8 | 16 | 8 | 15 | 3 |
| Février | 18 | 9 | 18 | 0 | 16 | 5 | 15 | 4 |
| Mars | 19 | 3 | 18 | 4 | 17 | 2 | 15 | 6 |

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 6, entrée d'aval, et de l'écluse n° 14, entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 6, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 14, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 13 | 2 | 11 | 5 | 12 | 7 | 11 | 3 |
| Mai | 15 | 8 | 13 | 4 | 12 | 6 | 11 | 10 |
| Juin | 15 | 0 | 11 | 9 | 12 | 1 | 11 | 10 |
| Juillet | 11 | 10 | 11 | 0 | 11 | 11 | 11 | 7 |
| Août | 12 | 0 | 11 | 0 | 11 | 9 | 11 | 4 |
| Septembre | 10 | 10 | 10 | 0 | 11 | 7 | 11 | 0 |
| Octobre | 10 | 2 | 9 | 9 | 11 | 3 | 10 | 8 |
| Novembre | 9 | 8 | 9 | 4 | 11 | 0 | 10 | 4 |
| Décembre | 10 | 2 | 9 | 5 | 11 | 9 | 10 | 5 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 15 | 0 | 10 | 2 | 11 | 11 | 10 | 4 |
| Février | 20 | 0 | 12 | 10 | 10 | 11 | 9 | 9 |
| Mars | 13 | 0 | 11 | 6 | 11 | 10 | 10 | 5 |

## CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 9 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 1 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 9, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 1, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 20 | 10 | 17 | 1 | 13 | 0 | 10 | 0 |
| Mai | 19 | 1 | 16 | 7 | 12 | 9 | 11 | 9 |
| Juin | 16 | 5 | 12 | 2 | 11 | 10 | 9 | 5 |
| Juillet | 12 | 2 | 9 | 10 | 9 | 7 | 8 | 4 |
| Août | 9 | 10 | 8 | 7 | 8 | 6 | 7 | 6 |
| Septembre | 9 | 4 | 7 | 10 | 8 | 0 | 6 | 9 |
| Octobre | 8 | 4 | 7 | 6 | 7 | 9 | 6 | 8 |
| Novembre | 9 | 1 | 7 | 5 | 7 | 6 | 6 | 3 |
| Décembre | 8 | 3 | 7 | 7 | 7 | 5 | 6 | 10 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 10 | 0 | 7 | 8 | 8 | 2 | 6 | 11 |
| Février | 10 | 9 | 9 | 5 | 8 | 5 | 8 | 0 |
| Mars | 16 | 11 | 10 | 11 | 12 | 4 | 8 | 6 |

## ECLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse Saint-Ours durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 1, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 21 | 0 | 16 | 0 | 17 | 0 | 12 | 5 |
| Mai | 19 | 7 | 16 | 3 | 15 | 6 | 13 | 3 |
| Juin | 17 | 7 | 11 | 5 | 13 | 6 | 10 | 5 |
| Juillet | 11 | 4 | 8 | 11 | 10 | 4 | 8 | 11 |
| Août | 9 | 11 | 8 | 1 | 8 | 11 | 8 | 1 |
| Septembre | 9 | 5 | 7 | 7 | 8 | 7 | 7 | 10 |
| Octobre | 9 | 7 | 6 | 11 | 8 | 1 | 7 | 7 |
| Novembre | 8 | 8 | 6 | 6 | 8 | 6 | 7 | 6 |
| Décembre | 10 | 9 | 6 | 9 | 7 | 11 | 7 | 8 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 11 | 0 | 8 | 7 | 8 | 10 | 7 | 6 |
| Février | 10 | 3 | 8 | 3 | 8 | 9 | 8 | 3 |
| Mars | 17 | 1 | 9 | 8 | 13 | 4 | 9 | 0 |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur des buscs de l'écluse Sainte-Anne à l'entrée d'aval et à l'entrée d'amont, pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 1, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 15 | 1 | 11 | 7 | 16 | 4 | 11 | 9 |
| Mai | 16 | 6 | 14 | 0 | 20 | 0 | 16 | 0 |
| Juin | 16 | 1 | 12 | 7 | 19 | 8 | 14 | 0 |
| Juillet | 12 | 6 | 11 | 9 | 13 | 11 | 12 | 3 |
| Août | 12 | 4 | 11 | 1 | 12 | 3 | 11 | 1 |
| Septembre | 11 | 1 | 10 | 7 | 11 | 10 | 11 | 7 |
| Octobre | 10 | 8 | 10 | 2 | 11 | 9 | 11 | 3 |
| Novembre | 10 | 4 | 9 | 11 | 11 | 11 | 11 | 3 |
| Décembre | 11 | 2 | 10 | 4 | 12 | 0 | 11 | 5 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 11 | 7 | 10 | 2 | 11 | 5 | 11 | 0 |
| Février | 10 | 9 | 9 | 7 | 11 | 2 | 10 | 7 |
| Mars | 12 | 5 | 9 | 6 | 13 | 4 | 10 | 6 |

## CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 2, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 18 | 5 | 12 | 11 | 18 | 6 | 12 | 4 |
| Mai | 22 | 9 | 17 | 8 | 22 | 8 | 17 | 0 |
| Juin | 22 | 6 | 15 | 7 | 22 | 4 | 15 | 7 |
| Juillet | 15 | 5 | 13 | 6 | 15 | 5 | 13 | 6 |
| Août | 15 | 3 | 12 | 11 | 15 | 3 | 12 | 7 |
| Septembre | 13 | 3 | 12 | 10 | 12 | 10 | 12 | 4 |
| Octobre | 13 | 1 | 12 | 4 | 12 | 9 | 12 | 0 |
| Novembre | 12 | 11 | 12 | 3 | 12 | 8 | 12 | 0 |
| Décembre | 13 | 4 | 12 | 7 | 13 | 10 | 12 | 5 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 13 | 11 | 12 | 6 | 15 | 6 | 12 | 6 |
| Février | 12 | 11 | 12 | 8 | 13 | 6 | 11 | 10 |
| Mars | 15 | 3 | 12 | 7 | 14 | 5 | 12 | 0 |

## CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière su les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

| Mois. | Ecluse n° 3, busc d'aval. | | | | Ecluse n° 7, busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 22 | 7 | 15 | 4 | 19 | 3 | 12 | 0 |
| Mai | 28 | 6 | 22 | 2 | 24 | 11 | 18 | 9 |
| Juin | 27 | 11 | 19 | 3 | 23 | 10 | 16 | 6 |
| Juillet | 19 | 1 | 16 | 4 | 16 | 8 | 13 | 8 |
| Août | 18 | 7 | 15 | 4 | 16 | 0 | 12 | 6 |
| Septembre | 15 | 6 | 15 | 2 | 12 | 10 | 12 | 4 |
| Octobre | 15 | 5 | 14 | 8 | 12 | 9 | 12 | 0 |
| Novembre | 15 | 6 | 14 | 7 | 12 | 10 | 12 | 0 |
| Décembre | 16 | 4 | 14 | 11 | 12 | 10 | 12 | 4 |
| 1910. | | | | | | | | |
| Janvier | 18 | 5 | 15 | 2 | 12 | 4 | 11 | 4 |
| Février | 16 | 4 | 14 | 6 | 12 | 0 | 10 | 3 |
| Mars | 17 | 5 | 14 | 2 | 15 | 3 | 10 | 5 |

## CANAUX DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CORNWALL, ONT., 30 mars 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport annuel sur l'entretien et les opérations des canaux de l'Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

La division s'étend depuis Cornwall au pied du rapide du Long-Saut sur le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la baie Presque-Ile sur le lac Ontario, et comprend le canal de Cornwall, qui surmonte le rapide du Long-Saut; le canal de Farran's-Point, qui surmonte le rapide de Farran's-Point; le canal du rapide Plat, qui surmonte le rapide Plat; le canal des Galops, qui surmonte le rapide des Galops, et le canal Murray, qui relie la baie de Quinté et la baie Presque-Ile. La longueur collective de canal est de 28 milles, qui surmonte une ascension de 78 pieds dans le fleuve.

### LE CANAL DE CORNWALL

s'est ouvert pour la navigation le 3 mai et s'est fermé le 6 décembre 1909, et a été exploité durant la saison sans interruption sérieuse et sans accident.

Durant la période où le canal a été sans eau au printemps, toutes les réparations aux constructions en dessous de l'eau ont été exécutées. A cette époque cinquante pieds de mur en béton ont été posés à la levée sud à chaque extrémité des écluses n$^{os}$ 19 et 20, aux extrémités d'aval des écluses n$^{os}$ 18 et 21 et au pont de Mille-Roches, et aux deux levées à l'extrémité d'amont des murs en aile du pont de Cornwall. Le mur consiste en un fond de petite pierre d'environ un pied d'épaisseur sur le talus de la levée, revêtu d'un pied d'épaisseur de béton et allant à environ un pied verticalement au-dessous du niveau normal de l'eau et environ à trois pieds au-dessus; deux ponceaux en béton pour traverser la nouvelle levée du côté nord entre les écluses n$^{os}$ 18 et 19. Toutes les ventelles des déversoirs des écluses n$^{os}$ 18, 19 et 20 ont été sorties et réparées et rajustées; toutes les pierres qui étaient tombées ont été remplacées.

La levée de terre du côté nord entre les écluses n$^{os}$ 18 et 19 a été mise au niveau, et elle va être parachevée l'année prochaine avec un mur de revêtement en béton.

La reconstruction de la vieille jetée en charpente à l'entrée et du quai du côté nord de l'entrée d'aval du canal, avec une superstructure en béton a été parachevée, et elle a traversé la saison des glaces foulantes en bonne condition.

Toutes les portes de rechange pour les écluses n° 15 et n° 17 ont été munies d'engrenage de suspension à fiche au lieu d'une vis; les ventelles ont toutes été rajustées, puis les portes de rechange ont été dressées pour remplacer celles qui servaient, qui ont également été rajustées et mises de côté pour servir de rechanges. Le même travail a été fait à une paire de portes pour l'écluse n° 19, ce qui a fait en tout huit paires de portes qui ont été réparées.

Un nouveau plancher a été posé sur les ponts des déversoirs aux écluses n° 17 et n° 19.

Des poteaux de défense pour empêcher les bateaux à aubes de heurter le couronnement des écluses ont été posés aux écluses n$^{os}$ 15, 17 et 18, et tenus prêts pour être posés à l'écluse n° 19 au cours de l'an prochain.

Les ponts de Cornwall et de Mille-Roches ont été peinturés.

Une quantité considérable de pierre a été obtenue des cultivateurs avoisinants au commencement de l'hiver.

Deux plaques latérales pour la boîte à feu ont été posées dans la chaudière de l'*Alert*.

Durant les derniers mois de la saison des hommes surnuméraires ont été temporairement employés au fonctionnement de quelques-unes des écluses. Leur service n'a pas été d'une valeur suffisante pour justifier de les employer en permanence.

Thomas Carr, éclusier à l'écluse n° 17, a été mis à la retraite.

## LES CANAUX DE WILLIAMSBURG

ont été ouverts le premier mai et fermés le 8 décembre 1909, et ont fonctionné toute la saison sans interruption sérieuse et sans accident.

Les enrochements ont été réparés à divers endroits le long de la ligne. Deux cents cordes de pierre des champs ont été placées pour servir de base le long de la levée extérieure en aval de l'écluse d'ascension du canal des Galops.

Les ponts à Iroquois et Cardinal ont été peinturés. Ceci a complété toute la peinture des ponts de la division.

Toutes les portes d'écluse, les maisons des gardiens, etc., ont été peinturées.

Vu la reconstruction des jetées à la tête du canal des Galops, il a été nécessaire de trouver d'autre espace pour le remisage des ports de rechange, et on les a enlevées et placées près de l'écluse où chaque paire devait aller.

Tous les fossés ont été nettoyés.

De grosses réparations ont été faites à la jetée nord de l'entrée d'aval à Farran's-Point, et la jetée d'entrée d'aval de Morrisburg a été replanchéiée.

Dix poteaux d'amarrage de fer fixés dans un bloc de béton ont été placés le long des murs d'approche aux écluses n^os^ 23 et 35; on en a aussi placé entre les écluses n^os^ 27 et 28.

Le travail de la rue Bridge, Cardinal, a été complété, et il est maintenant en état d'être remis à la municipalité.

Le travail de reconstruction des portes de rechange pour l'écluse n° 24 est bien en voie, et il va être complété de bonne heure l'an prochain.

Une grande quantité de pierre des champs a été obtenue pour protéger plus efficacement la levée extérieure du canal des Galops.

Il est devenu évident qu'une grande somme de nettoyage au fond du rapide Plat est nécessaire. Un crédit va être demandé l'année prochaine.

La question de faire fonctionner et d'éclairer à l'électricité les canaux de Williamsburg est à l'étude, et l'on espère qu'un plan va être prêt pour l'an prochain.

## LE CANAL MURRAY

a été ouvert pour la navigation le 12 avril et s'est fermé le 7 décembre 1909, et il a fonctionné toute la saison sans interruption et sans accident.

Tous les ponts, constructions, etc., ont été peinturés et entretenus en bon état.

Un nouveau tablier a été posé au pont de Smithfield, et une nouvelle maîtresse poutre au pont du chemin de Trenton.

Les fossés ont été tenus ouverts et les levées ont traversé l'hiver en excellente condition.

A l'extrémité est les levées ont été arrangées et remises de niveau, et une longueur de 1,000 pieds de fondation à pierres perdues a été refaite.

Le trafic de ce canal s'est beaucoup accru depuis quelques années, et de nouveaux accroissements sont promis. Beaucoup de grands bâtiments de transport de marchandises se servent de cette route, mais ils sont forcés de prendre de petits changements,

vu que le canal n'a été construit que pour donner une navigation de onze pieds. Si ce trafic continue, il va falloir s'occuper de la question d'élargir et d'approfondir le canal.

Ci-joint sont des états du niveau de l'eau et des amendes et des dommages causés.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. STEWART,
*Surintendant.*

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,
Sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

ETAT des amendes et dommages, relativement aux canaux de l'Ontario-Saint-Laurent, au cours de la saison 1909.

CANAL CORNWALL.

| Ecluse. | Date. | Nom du vaisseau. | Dommage. | Amende. | Nom du propriétaire. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | | |
| | 4 mai | 'Mary Ellen' | | 5 00 | Ed. Jesmer | Payé. |
| 15 | 25 juin | 'Wasaga' | | 20 00 | Collingwood Shipping Co | " |
| 18 | 30 " | 'W. Gleeson' | | 5 00 | | " |
| 15 | 27 juillet | 'Odland' | 2 18 | | A. Fredrickson | " |
| 20 | 31 " | 'A. Runions' | | 5 00 | | " |
| 20 | 31 " | 'G. Manson' | | 5 00 | | " |
| 19 | 9 août | 'Dundee' | | 50 00 | Inland Nav. Co | " |
| 21 | 10 " | 'J. Dawson' | | 5 00 | | " |
| 15 | 16 " | 'F. Bourgon' | | 5 00 | | " |
| 19 | 16 sept. | 'John Lambert' | 30 00 | 50 00 | G. L. & St. L. Trans. Co | " |
| 20 | 16 " | 'Drooning Maud' | 14 92 | 30 00 | A. Fredrickson | " |
| 19 | 17 " | 'Meteor' | 50 52 | 50 00 | James Pendergast | " |
| 20 | 22 " | 'Glengarry' | 13 78 | | H. W. Richardson | " |
| 17 | 11 oct | 'J. H. Plummer' | | 20 00 | C. L. & O. Nav. Co | " |
| 20 | 16 " | 'J. Creror' | 100 00 | | G. L. & St. L. Trans. Co | " |
| 18 | 19 " | 'Waccamaw' | 5 96 | | J. L. Croswaite | " |
| 21 | 23 nov | 'Newona' | 15 00 | 20 00 | Redford Steamship Line | Non payé. |

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | 26 juin | 'Ben Harrison' | 100 00 | | J. L. Croswaite | Payé. |
| 24 | 10 nov | 'Keywest' | 25 00 | | | " |

CANAL MURRAY.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pont de ch. de f. | 2 oct | 'L. S. Porter' | 23 25 | | Hepburn Bros. | Non payé. |

RELEVÉ de l'eau haute extrême et de l'eau basse extrême dans les canaux de l'Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Mois. | Canal de Cornwall. | | | | Canal de Farran's Point | | | | Canal du Rapide Plat. | | | | Canal des Galops. | | | | Ecluse d'ascension. | | Canal Murray. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ecluse 15. | | Ecluse 21. | | Ecluse d'aval 22. | | Ecluse d'amont 22. | | Ecluse 23. | | Ecluse 24. | | Ecluse 25. | | Ecluse 27. | | Ecluse 28. | | | |
| | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. | Eau haute. | Eau basse. |
| 1909. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. | pds. |
| Avril | 17·3 | 15·9 | 17·9 | 15·5 | 18·7 | 17·3 | 19·5 | 18·0 | 18·7 | 17·0 | 18·0 | 16·2 | 21·0 | 19·5 | 16·8 | 15·5 | 17·6 | 16·1 | 14·3 | 12·3 |
| Mai | 16·9 | 16·2 | 16·9 | 15·7 | 18·9 | 17·8 | 19 9 | 18·9 | 19·1 | 18·2 | 18·5 | 16·8 | 22·2 | 20·7 | 17·5 | 16·5 | 19·0 | 17·4 | 14·9 | 13·8 |
| Juin | 16·5 | 16·1 | 17·2 | 16·5 | 19·2 | 18·5 | 20·2 | 19·4 | 19·4 | 18·6 | 18·7 | 17·9 | 22·2 | 21·3 | 17·8 | 16·9 | 18·7 | 17·9 | 14·8 | 14·1 |
| Juillet | 16·4 | 16·1 | 17·0 | 16·4 | 18·9 | 18·6 | 19·8 | 19·4 | 19·0 | 18·5 | 18·6 | 17·8 | 22·1 | 21·3 | 17·7 | 17·0 | 18·7 | 18·0 | 14·9 | 14·1 |
| Août | 16·3 | 15·9 | 16·6 | 16·3 | 18·7 | 18·0 | 19·6 | 18·9 | 18·6 | 18·0 | 18·0 | 17·3 | 21·5 | 20·7 | 17·0 | 16·5 | 18·1 | 17.4 | 14·4 | 13·6 |
| Septembre | 16·0 | 15·4 | 16·5 | 15·7 | 18·4 | 17·3 | 19·3 | 18·2 | 18·5 | 17·2 | 17·8 | 16·6 | 21·3 | 19·7 | 16·9 | 15·8 | 18·0 | 16·6 | 13·10 | 13·2 |
| Octobre | 15·7 | 15·0 | 16·0 | 15·4 | 17·8 | 16·7 | 18·6 | 17·5 | 17·7 | 16·6 | 17·7 | 16·0 | 20·3 | 19·0 | 16·5 | 15·4 | 17·4 | 15·8 | 13 3 | 12·7 |
| Novembre | 15·3 | 14·7 | 15·8 | 14·5 | 17·7 | 16·2 | 18 4 | 16·8 | 17·5 | 15·7 | 17·4 | 15·3 | 20·6 | 18·2 | 16·4 | 14·4 | 17·3 | 14·5 | 12·9 | 12·0 |
| Décembre | 16·5 | 14·6 | 16·0 | 14·5 | 18·3 | 16·3 | 19·0 | 16·8 | 18 0 | 15·6 | 18·5 | 14·9 | 21 5 | 17·9 | 16·2 | 14·8 | 17·0 | 15·0 | 12·8 | 11·9 |
| 1910. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Janvier | 27·0 | 16·5 | 15·8 | 14·5 | 17·8 | 16·0 | 18·4 | 16·7 | 16·9 | 14·4 | 15·8 | 13·6 | 19·0 | 16·2 | 15·4 | 14·4 | 15·9 | 13·2 | 12·7 | 12 0 |
| Février | 25·3 | 21·7 | 15·0 | 13·8 | 16·6 | 15·3 | 17·1 | 15·6 | 16·3 | 14·1 | 15·5 | 13·7 | 18·5 | 16·0 | 15·1 | 13·8 | 15·3 | 13·1 | 12·6 | 12·1 |
| Mars | 23·0 | 15·5 | 16·0 | 14·0 | 18·0 | 16·0 | 18·5 | 16·4 | 17·5 | 15·3 | 16·8 | 14·5 | 20·2 | 17·2 | 16·3 | 14·4 | 17·2 | 14·3 | 13·3 | 12·6 |

BUREAU DE L'INGÉNIEUR LOCAL,

CORNWALL, 1er avril 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux confiés à mes soins durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910.

## CANAL DE CORNWALL.

*Améliorations à l'entrée d'amont de l'écluse n° 17.*—Les plans et devis ont été préparés et l'on est à demander des soumissions pour ces travaux.

Le travail projeté comprend la construction d'un caisson et d'un mur d'approche en béton du côté nord de l'entrée d'amont de cette écluse, l'élargissement au moyen de dragage du fond du canal dans le voisinage, et la construction d'un petit déversoir pour aider au déversoir actuel qui va à la rivière à cet endroit, et dont la capacité est insuffisante pour contrôler l'eau de ce bief quand les moulins au pied du canal sont fermés.

Ces travaux vont beaucoup aider les gros vaisseaux qui entrent dans cette écluse, dont l'approche est actuellement bien difficile.

*Réparation de l'affouillement de la levée sud du canal en amont de l'écluse n° 18.*—L'entreprise pour ces travaux, qui ont été commencés en août 1908, et continués sans interruption le reste de la saison, a été adjugée à M. Thomas A. Nicholson, de Sainte-Catherine.

Le canal a été vidé le 29 mars 1909, alors que les travaux ont été repris, et durant le mois d'avril le mur en béton qui avait antérieurement été construit pour traverser l'affouillement a été prolongé vers l'est pour qu'il se relie au mur de soutènement en maçonnerie au haut de l'écluse n° 18, la digue temporaire en bois qui avait été construite dans le canal dans le voisinage de l'affouillement a été enlevée et tout a été mis en état pour la navigation.

Ce travail a été poursuivi avec diligence jour et nuit dans les conditions de température les plus défavorables, et le canal a été ouvert pour la navigation le 3 mai.

Le travail de remplissage derrière le mur en béton, l'arrangement, le gazonnement et la protection du côté de la rivière de la nouvelle levée du canal de l'autre côté de l'affouillement ont immédiatefent été continués, et la totalité des travaux qu'embrassait cette entreprise a été complétée d'une façon satisfaisante le 9 octobre 1909. L'estimation définitive de ces travaux a été acquittée.

Une partie de la levée sud du canal immédiatement à l'ouest de l'affouillement paraissant faible, ainsi on a jugé à propos de prolonger le mur en béton vers l'ouest sur une distance de 465 pieds, et en conséquence des plans et les devis ont été préparés et on a demandé des soumissions pour les travaux. L'entreprise a été adjugée à M. Gordon R. Phillips, de Cornwall.

Durant les mois d'hiver l'entrepreneur a placé des matériaux sur le lieu d'emploi, il a installé son outillage, et a fait toutes les préparations possibles pour commencer le travail aussitôt que le canal sera vidé. L'eau a été retirée du canal le 30 mars, et le lendemain l'entrepreneur a commencé ses opérations. Ce travail va être poussé de l'avant aussi vivement que possible durant le mois d'avril, pour que l'on se prémunisse contre tout délai pour l'ouverture de la navigation le 1er mai.

Le travail de l'arrangement de la haute pente du nord en amont de l'écluse n° 21, donnée à l'entreprise à MM. J. J. et V. S. Fallon, de Cornwall, et qui a été commencé au cours de la saison de 1908, a été parachevé d'une façon satisfaisante le 17 novembre 1909.

L'estimation définitive de ce travail a été acquittée.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Une entreprise a été adjugée le 6 août 1909 à MM. McCoy et Wilford, à responsabilité limitée, pour l'enlèvement du sommet des vieilles piles et des vieux ponts de bois qui traversent la tête et le pied du coursier de décharge qui va au déversoir de l'écluse n° 27, qui étaient bien décrépits, et leur reconstruction en béton et en acier.

Le travail a été commencé et poussé sans interruption jusqu'à la fin de la saison.

Ce travail sera repris dans ce mois-ci, et je compte qu'il sera parachevé durant cette saison.

## CANAL MURRAY.

Diverses plaintes ont été reçues depuis deux saisons des propriétaires des vaisseaux qui naviguent dans ce canal concernant la profondeur actuelle de l'eau qui y est disponible pour la navigation. J'ai fait faire près de l'entrée est du canal quelques sondages qui indiquent que la profondeur entière du canal tel qu'originairement construit ne s'y trouve pas actuellement.

Ce canal tel qu'originairement construit ne donnait qu'une profondeur de 11 pieds à l'eau basse dans le lac Ontario.

Vu le très grand accroissement du trafic dans ce canal depuis deux ans, et le volume des vaisseaux qui y naviguent actuellement, il va falloir, je crois, dans un avenir prochain, mettre ce canal sur la même base que le reste des canaux du réseau, et pourvoir à une navigation de 14 pieds à l'eau basse, et je me propose de demander un petit crédit qui me permette de faire faire la saison prochaine, en vue de ce projet, des études et des estimations de ce qu'il en coûterait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,
*Ingénieur local.*

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

## CANAL DES GALOPS.

Bureau de l'ingénieur surintendant,

Ottawa, 7 avril 1910.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux de construction et les études relativement à l'agrandissement des canaux de la division Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

## CANAL DES GALOPS.

### ENTRÉE D'AMONT.

Cette entreprise a été adjugée à MM. Murray et Cleveland en novembre 1888, et a été entièrement complétée le 23 octobre 1907.

L'estimation définitive a été complétée et adressée au département le 21 juillet 1909. Nombre de réclamations ont été soumises au ministère, et elles n'ont pas encore été réglées, l'on n'en a pas disposé.

ENLÈVEMENT DES BATTURES DANS LA RIVIÈRE À L'OUEST DE L'ENTRÉE D'AMONT DU CANAL DES

GALOPS.

L'entreprise a été adjugée à M. A. Cleveland le 25 juillet 1907, et les travaux étaient entièrement terminés le 15 septembre 1909, ce qui a assuré un chenal non interrompu de 17 pieds de profondeur d'eau navigable entre l'entrée d'amont du canal des Galops et l'entrée d'aval du chenal nord. L'estimation définitive de ces travaux a été terminée et adressée au ministère le 3 janvier dernier.

CHENAL DU NORD ET "BARRAGE DU GOULET".

L'entreprise pour ces travaux a été adjugée à M. A. Cleveland, et les travaux ont commencé le 14 mai 1897 et ont été complétés le 1er octobre 1908.

Une estimation définitive a été préparée au bureau de la division de Cornwall, complétée et adressée au ministère le 6 novembre 1908.

Nombre de réclamations qui proviennent de certains changements essentiels effectués dans l'entreprise originaire de ces travaux restent encore à produire et à être réglées.

AMÉLIORATION DU RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux à l'entreprise sous la *Gilbert Bros. Engineering Company, Limited,* depuis le 25 septembre 1897, ont été suspendus en septembre 1906, le gouvernement ayant résolu qu'il ne serait plus accordé d'argent pour ces travaux.

Des plans de détail, des coupes transversales, des diagrammes et des calculs pour l'estimation définitive de ces travaux ont été complétés en décembre 1909. Nombre de réclamations disputées restent à régler devant la cour de l'Echiquier. Relativement à ces réclamations des sections transversales de bétail et des calculs de quantités ont aussi été préparés dans le bureau de Cornwall dans le but de donner tous les renseignements qu'il faut sur les réclamations.

Tous les travaux relatifs à l'agrandissement des canaux de cette division et les estimations définitives ont été terminés; ce bureau a été fermé le 31 mars dernier.

AMÉLIORATION DES ÉTENDUES DE RIVIÈRE ENTRE LES CANAUX.

Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que, avant que ne fût entièrement terminée cette partie du réseau de canalisation, on avait songé à donner une voie de navigation plus directe en redressant les bouts de chenal qui se trouvent entre les canaux. Dans mon rapport pour l'exercice clos le 30 juin 1904, j'ai suggéré diverses améliorations en ce sens.

L'ingénieur en chef a fait le rapport qui suit: "comme le service des relevés hydrographiques a été transféré de ce ministère à celui de la Marine et des Pêcheries, ce travail, il me semble, devra incomber aux fonctionnaires de ce dernier ministère".

Depuis lors, je dois dire que le trafic du fleuve Saint-Laurent a beaucoup augmenté, et qu'il prend des proportions plus grandes chaque année.

Beaucoup de gros vaisseaux en fer ont été mis sur cette ligne. Les nombreux inconvénients et délais que l'on éprouve en ayant à traverser la rivière d'un bord à l'autre pour suivre le chenal marqué sont devenus une source de grands embarras pour la navigation.

Ce n'est pas un fait caché que par suite de ces inconvénients beaucoup de grands vaieseaux ont été retirés de cette route.

De plus, l'entrée à plusieurs des canaux a besoin d'être sensiblement améliorée.

Dans le but de surmonter ces difficultés je vais énumérer quelques-unes des améliorations d'importance et ce qu'elles exigent. Permettez-moi de vous renvoyer à ce qui suit, savoir:—

1. Le remous à l'entée de l'écluse n° 22 du canal de Farran's-Point est la cause de nombreuses difficultés pour les gros vaisseaux, et il a déjà été désastreux pour quelques-uns d'entre eux. La cause du remous, provient du fait que du côté nord de l'île Croil, qui appartient aux Etats-Unis, il y a deux pointes de roches qui s'avancent dans la rivière et contre lesquelles le courant déferle, et il en résulte que, au pied du canal, l'eau tourbillonne dans la baie immédiatement en aval du canal.

Les Etats-Unis n'étant pas directement intéressés à améliorer le chenal de la rivière à cet endroit, la seule alternative qui resterait de surmonter les effets de ce remous serait de couper une partie de la pointe Baker immédiatement en aval de la baie susmentionnée, et de draguer une course plus droite à partir de l'entrée de l'écluse à l'est, ce qui donnerait un cours libre et non interrompu à la rivière du côté nord.

2. Plus en amont de la rivière se trouve la pointe Weaver, située à environ deux milles à l'ouest du village d'Aultsville qui nuit beaucoup au chenal. A l'est et à l'ouest de cette pointe il y a de l'eau profonde.

En redressant le chenal, cette pointe pourrait être matériellement réduite.

3. A un mille plus en amont se trouve la batture de Prunner, qu'il faudrait draguer, et peut-être une petite partie de la pointe Cook immédiatement en aval, afin de donner un meilleur alignement.

4. A environ deux milles en aval de Morrisburg, la batture "Jackass", qui se trouve au milieu de la rivière, devrait être enlevée. Cette batture est de forme triangulaire, et bien qu'elle soit soigneusement marquée on a vu de longues touées de barges qui se sont brisées dans de gros temps et dans le brouillard, et quelques-unes des barges ont été entièrement perdues.

5. L'obstacle qui se présente ensuite se trouve à l'entrée d'aval du canal du rapide Plat à Morrisburg. Le chenal à cet endroit pourrait être sensiblement amélioré si l'on coupait la pointe Rose, située à un mille en aval de Morrisburg.

6. A la pointe au Pin (*Pine Tree Point*), vis-à-vis laquelle se trouve la partie la plus étroite du Saint-Laurent, à environ deux milles à l'est du village d'Iroquois.

Sur une certaine distance en aval de cette pointe, les vaisseaux suivent la rive américaine ou le côté sud de la rivière, et ils doivent la traverser en face d'Iroquois pour arriver à l'entrée de l'écluse n° 25.

Des plaintes ont souvent été faites par les navigateurs parce qu'ils sont obligés de suivre cette longue course errante au lieu d'une course plus directe.

7. Le dernier obstacle, et peut-être le plus nuisible du chenal de la rivière, se trouve à un endroit situé à environ deux milles à l'ouest d'Iroquois, où le fleuve tourne brusquement vers le sud de l'île Toussaint.

Au cours de la saison de navigation il est souvent arrivé que les bateaux se sont mis dans l'embarras en faisant ce détour aigu en descendant le fleuve; ils viennent s'échouer sur les battures de l'île Toussaint. Il est aussi vrai que, à cause de ce danger, les compagnies de navigation ont retiré leurs vaisseaux de la route du Saint-Laurent. Cet inconvénient pourrait être surmonté si l'on ouvrait un nouveau chenal entre le côté nord de l'île Toussaint et la Presqu'île sur la terre ferme.

Je compte que ces observations vont être favorablement considérées, qu'il va bientôt être ordonné de faire des études de ces endroits, et que le ministère va bientôt reconnaître qu'il est nécessaire d'entreprendre quelques-unes des améliorations suggérées les plus importantes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. N. RHEAUME,
*Ingénieur préposé aux canaux, division Ontario-Saint-Laurent.*

M. W. A. Bowden, I. C.,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 31 mars 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur l'entretien et l'exploitation du canal Welland et de ses embranchements pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal s'est ouvert pour la navigation le 15 avril et s'est fermé le 20 décembre 1909.

ACCIDENTS.

Un accident sérieux s'est produit au cours de l'année, le steamer *Gargantua*, remontant le 16 mai 1909, a enlevé trois portes dans l'écluse n° 21. Des réparations ont été faites avec diligence, des portes de rechange ont été posées, et la navigation a été reprise au bout de vingt heures.

AMÉLIORATIONS—CANAL NEUF.

M. Joseph Battle a complété son entreprise pour construire un dock au sud de la ville de Welland, et l'on s'en sert actuellement de temps à autre.

M. W. E. Phin n'a pas tout à fait complété son entreprise d'élargir le canal à environ un mille au nord de Welland. Il est actuellement à arranger les pentes, et tout l'ouvrage va être complété dans une couple de mois.

PORT-COLBORNE.

MM. Hogan et Macdonell avancent lentement avec le déblaiement du port extérieur. Un bon chenal de 22 pieds de profondeur, à un moment où il y a 14 pieds d'eau sur le seuil de l'écluse, est disponible jusqu'à l'élévateur, et les entrepreneurs font un effort pour que tout le port soit déblayé et que l'entreprise soit parachevée pour le 1er octobre.

L'élévateur de l'Etat a fait un peu d'affaires l'automne dernier, et l'on espère qu'il va en faire de bonnes l'année prochaine. La Compagnie du Grand-Tronc a résolu de s'en servir, au lieu de son vieil élévateur, pour décharger du grain à Port-Dalhousie. L'étançon de chemin de fer qui relie le Grand-Tronc avec l'élévateur a été complété en 1909 par le ministère.

RÉPARATIONS—CANAL NEUF.

Des réparations ordinaires aux constructions du canal neuf ont été exécutées au cours de l'année.

M. David Walker a complété son entreprise pour mettre un revêtement en rocaille sur certaines parties du point de partage, où l'ancienne pierre avait été charriée par l'eau haute et par l'action des vagues causées par les vaisseaux au passage.

Une fuite dangereuse s'est produite à travers la levée du déversoir à l'écluse n° 19 le 11 juillet, ce qui a nécessité que l'on vidât le bief; ceci a retardé la navigation pendant deux jours, durant lesquels la fuite a été temporairement arrêtée; et tandis que l'eau était sortie du canal en mars 1910, un vieux mur en maçonnerie sèche à la tête du déversoir à travers lequel passait l'eau a été démoli et reconstruit en béton.

RÉPARATIONS—VIEUX CANAL.

L'eau n'a pas été retirée du vieux canal ce printemps, les fondations des écluses et des déversoirs étant jugées dans un état sûr.

Un nouveau pont en acier, avec tablier en béton, a été placé au-dessus du coursier de décharge à l'écluse n° 2.

RIGOLE D'ALIMENTATION DU CANAL WELLAND.

L'eau de l'écluse à la jonction a été retirée au printemps de 1909, les fondations ont été réparées et de nouvelles portes ont été mises en place.

Le pont tournant qui traverse la rigole d'alimentation au chemin Bolton a été entièrement reconstruit sur une pile avec fondation en béton. Une nouvelle superstructure en bois a été construite, les boulons et les pièces de fonte du vieux pont à l'écluse de Port-Robinson ont été utilisés.

PORT-MAITLAND.

M. M. J. Hogan a parachevé d'une façon satisfaisante son entreprise pour le renouvellement en béton de la superstructure de la pile de l'ouest à Port-Maitland.

PORT-ROBINSON.

Le pont tournant qui traverse la tête de l'écluse a été remplacé par le vieux pont qui d'abord traversait le nouveau canal à une petite distance au nord du village.

CANAL À NAVIRES WELLAND.

Durant l'année écoulée un grand nombre de sondages ont été faits le long de la route du canal à navires Welland projeté dont j'ai parlé dans mon dernier rapport. Ce travail va se continuer l'an prochain avant qu'une ligne définitive ne soit décidée.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'eau du lac Erié et du lac Ontario a été bien tenue au-dessus de la normale durant toute l'année.

M. John E. Scott, surveillant de la division de la rigole d'alimentation, a été mis à la retraite le 1er mai 1909.

Les employés qui suivent et qui étaient à la retraite sont morts au cours de l'année:—

Michael McCarthy, le 2 juin 1909.
John E. Scott, le 17 juin 1909.
Aaron Higgins, le 7 décembre 1909.

Ci-joint un état de l'argent perçu pour dommages faits aux immeubles du canal par divers vaisseaux, ainsi qu'un état qui indique le niveau de l'eau haute et de l'eau basse extrêmes sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pour chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. WELLER,
*Ingénieur surintendant.*

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

# CANAL WELLAND.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau haute extrême et de l'eau basse extrême sur le busc d'aval de l'écluse n° 1 du nouveau canal Welland à Port-Dalhousie pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Mois. | Busc d'aval. | | | | Mois. | Busc d'aval. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eau haute. | | Eau basse. | | | Eau haute. | | Eau basse. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avri | 13 | 8 | 12 | 7 | Novembre | 12 | 8 | 12 | 4 |
| Mai | 14 | 6 | 13 | 6 | Décembre | 12 | 4 | 12 | 1 |
| Juin | 14 | 6 | 14 | 2 | 1910. | | | | |
| Juillet | 14 | 3 | 14 | 0 | | | | | |
| Août | 14 | 2 | 13 | 9 | Janvier | 12 | 3 | 11 | 11 |
| Septembre | 13 | 10 | 13 | 2 | Février | 12 | 3 | 12 | 1 |
| Octobre | 13 | 1 | 12 | 7 | Mars | 12 | 10 | 12 | 2 |

ETAT indiquant la profondeur de l'eau haute extrême et de l'eau basse extrême sur le busc d'amont de l'écluse n° 27 du nouveau canal Welland à Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

| Mois. | Busc d'amont. | | | | Mois. | Busc d'amont. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eau haute. | | Eau basse. | | | Eau haute. | | Eau basse. | |
| 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | 1909. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Avril | 13 | 2 | 10 | 8 | Novembre | 13 | 7 | 10 | 8 |
| Mai | 13 | 6 | 11 | 8 | Décembre | 16 | 0 | 13 | 0 |
| Juin | 13 | 2 | 11 | 11 | 1910. | | | | |
| Juillet | 13 | 0 | 12 | 4 | | | | | |
| Août | 12 | 6 | 12 | 1 | Janvier | 12 | 2 | 9 | 8 |
| Septembre | 13 | 0 | 11 | 4 | Février | 11 | 0 | 10 | 2 |
| Octobre | 14 | 5 | 10 | 6 | Mars | 11 | 11 | 10 | 6 |

ETAT des dommages causés aux immeubles du canal Welland durant l'exercice clos le 31 mars 1910, et les sommes payées à compte de ces dommages.

| Date des dommages. | Nom du vaisseau. | Somme des dommages. | Somme versée. | Date du paiement. | Où payée. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1909. | | $ c. | $ c. | 1909. | |
| 12 mai ..... | Remorqueur 'J. E. Russell' ..... | 30 00 | 30 00 | 14 mai ..... | Port-Colborne. |
| 2 juin ..... | Str 'Corrunna'..... | 26 94 | 26 94 | 3 août..... | Port-Dalhousie. |
| 16 mai..... | " 'Gargantua'..... | 6,485 66 | 5,000 00 | 18 mai..... | Port-Colborne. |
| 29 juillet.... | " 'Robt. Wallace'..... .... | 100 10 | 100 10 | 24 août..... | Port-Dalhousie. |
| | | | | 1910. | |
| 11 nov..... | " 'Samuel Marshall'..... | 100 05 | 100 05 | 18 mai..... | Port-Dalhousie. |

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 1er avril 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'entretien et l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Le canal s'est ouvert au trafic le 21 avril 1909 et s'est fermé le 16 décembre, après avoir été utilisé 225 jours. Le trafic a été interrompu en trois circonstances, soit 14 jours.

Le trafic qui a passé ici durant la saison dernière accuse une très forte augmentation sur les chiffres de 1908, mais s'est élevé à environ le même chiffre qu'en 1907. Le trafic qui passe par le canal canadien a cependant accusé une augmentation de 86 pour 100 sur celui de 1908, et de 46 pour 100 sur celui de 1907, ce qui indique qu'il est passé par le canal canadien une proportion du trafic plus grande que par le passé, ce qui a été dû, en grande partie, au fait que la profondeur de l'eau sur le seuil de l'écluse canadienne est d'environ six pouces plus grande que sur le seuil de l'écluse américaine, et aussi au fait que les approches au canal canadien ont été grandement améliorées.

L'échange habituel des rapports des vaisseaux s'est fait avec le canal des Chutes-

Sainte-Marie, d'où un rapport statistique a été préparé et publié par les autorités du canal des Etats-Unis; il y est question du trafic qui passe par cet endroit, et l'état qui suit en est tiré.

| Année. | Nombre des vaisseaux passés. | Tonnage enregistré des vaisseaux. | Tonnage total des marchandises. | Coût du transport au mille et à la tonne. | Valeur estimée des marchandises transportées. | Proportion des marchandises transportées par des navires canadiens. | Nombre des passagers. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | milles. | $ | p. c. | |
| 1855 | 193 | 106,296 | 14,503 | ..... | ..... | ..... | 4,270 |
| 1860 | 916 | 403,657 | 153,721 | ..... | ..... | ..... | 9,230 |
| 1865 | 997 | 409,062 | 181,638 | ..... | ..... | ..... | 19,777 |
| 1870 | 1,828 | 690,826 | 539,883 | ..... | ..... | ..... | 17,153 |
| 1875 | 2,023 | 1,259,534 | 833,465 | ..... | ..... | ..... | 19,685 |
| 1880 | 3,503 | 1,734,890 | 1,321,906 | ..... | ..... | ..... | 25,766 |
| 1885 | 5,380 | 3,035,987 | 3,256,628 | ..... | ..... | ..... | 36,147 |
| 1890 | 10,557 | 8,454,435 | 9,041,213 | 1·3 | 102,214,948 | 3·5 | 24,856 |
| 1891 | 10,191 | 8,400,685 | 8,888,759 | 1·35 | 128,178,208 | 4·0 | 26,190 |
| 1892 | 12,580 | 10,647,203 | 11,214,333 | 1·31 | 135,117,267 | 3·8 | 25,896 |
| 1893 | 12,008 | 8,949,754 | 10,796,572 | 1·1 | 145,436,957 | 4·1 | 18,869 |
| 1894 | 14,491 | 13,110,366 | 13,195,860 | ·99 | 143,114,503 | 3·5 | 27,236 |
| 1895 | 17,956 | 16,806,781 | 15,062,580 | 1·14 | 159,575,129 | 3·75 | 31,656 |
| 1896 | 18,615 | 17,249,418 | 16,239,071 | 1·0 | 195,146,842 | 3· | 37,066 |
| 1897 | 17,171 | 17,619,923 | 18,982,755 | ·83 | 218,235,927 | 3·0 | 40,213 |
| 1898 | 17,761 | 18,622,764 | 21,234,634 | ·79 | 233,069,739 | 2·2 | 43,426 |
| 1899 | 20,255 | 21,958,347 | 25,255,810 | 1·5 | 281,364,750 | 3·1 | 49,082 |
| 1900 | 19,452 | 22,315,834 | 25,643,073 | 1·18 | 267,011,959 | 3·0 | 58,555 |
| 1901 | 20,041 | 24,626,976 | 28,403,065 | ·99 | 289,906,865 | 4·0 | 59,663 |
| 1902 | 22,659 | 31,955,582 | 35,961,146 | ·89 | 358,306,300 | 4·0 | 59,377 |
| 1903 | 18,596 | 27,736,444 | 34,674,437 | ·92 | 349,405,014 | 6·0 | 55,175 |
| 1904 | 16,120 | 24,364,138 | 31,546,106 | ·81 | 334,502,686 | 6·0 | 37,695 |
| 1905 | 21,679 | 36,617,699 | 44,270,680 | ·85 | 416,965,484 | 5·0 | 54,204 |
| 1906 | 22,155 | 41,098,324 | 51,751,080 | ·84 | 537,463,454 | 5·0 | 63,033 |
| 1907 | 20,437 | 44,087,974 | 58,217,214 | ·80 | 569,830,188 | 5·0 | 62,758 |
| 1908 | 15,181 | 31,091,730 | 41,390,557 | ·69 | 470,141,318 | 7·0 | 53,287 |
| 1909 | 19,204 | 46,751,717 | 57,895,149 | ·79 | 626,104,173 | 6·0 | 59,948 |

ACCIDENTS.

Le 9 juin dernier, à une heure et trois quarts, tandis que le steamer *Assiniboia* du chemin de fer du Pacifique était dans l'écluse, que le *Crescent City,* de la "Pittsburg Steamship Company", entrait dans l'écluse à l'extrémité d'amont, et que le dragueur n° 10 de M. C. S. Boone était amarré près de l'extrémité de la jetée de l'entrée d'aval nord, le steamer *Percy G. Walker,* de la "Gilchrist Transportation Company", est entré dans l'approche d'aval du canal et a tenté d'atterrir à la jetée nord, mais à raison d'un malentendu quelconque au sujet des signaux, la machine a fait défaut de renverser à temps, et le steamer a été rejeté contre la porte principale sud d'aval, l'a repoussée, et a fait tomber la porte nord. La force du courant a fait reculer le *Walker,* sa proue s'est tournée vers le sud, et l'*Assiniboia* a été entraîné de son côté et l'a frappé à tribord au milieu.

Le *Crescent City* a fait tous ses efforts pour retarder sa marche au moyen d'amarres et en renversant sa machine, afin de donner aux autres vaisseaux le temps de sortir du chemin, mais il a été précipité contre l'*Assiniboia,* qu'il a frappé à tribord.

Le *Walker* s'est aussi heurté contre les jetées d'entrée du nord et du sud, qu'il a gravement endommagées.

Le *Crescent City* a donné sur le mur d'appui des grandes portes d'amont et a enlevé la charpente du dessus et de la paroi inférieure du mur, et a aussi brisé le coin de la maçonnerie.

L'*Assiniboia* et le *Crescent City* se sont tous deux heurtés sur les grandes portes d'aval en passant, et ont brisé les deux portes, la porte nord dans une ligne parallèle

à la charpente, et la porte sud dans une ligne oblique allant du centre de la pièce du fond au centre de la porte.

Tous les vaisseaux se sont dirigés du côté américain de la rivière, avec l'aide de remorqueurs, et des scaphandriers les ont examinés. L'*Assiniboia,* après avoir attendu quelques heures et, après s'être assuré qu'il n'était pas gravement avarié, a continué sa route à Owen-Sound. Le *Walker,* après avoir fait quelques menues réparations, a pu continuer sa route par l'écluse américaine le 12 pour se rendre à Superior. Le *Crescent City* a sombré au quai du côté américain de la rivière; il a été renfloué trois ou quatre jours plus tard et a continué sa route vers Cleveland.

Les grandes portes d'amont, qui étaient ouvertes au moment de l'accident, sont restées en place pendant quelques moments, mais elles ont finalement été retirées du mur par le courant et arrachées de leurs attaches.

Les portes auxiliaires ont été assujéties, puis l'on s'est occupé de la fermeture du barrage mobile, travail qui a été accompli à 9 heures du soir, à l'exception de six guichets qui étaient pris et d'un cadre de guichet qui bombait qu'on n'a pu s'en servir, et qu'il a fallu enlever. Les six guichets ont été tellement forcés en place avec des crics hydrauliques d'une force de cinquante tonnes.

L'espace de 6 pieds sur 25 qui aurait dû être fermé par le guichet brisé et son encadrement a été fermé par un batardeau de bois de pin de 10 pouces mesurant 12 pouces x 24 pieds, qui a été forcé en place au moyen de crics hydrauliques. Pour ce travail on s'est servi de deux crics hydrauliques de cinquante tonnes et d'un de cent tonnes, et le batardeau a été enfoncé de 24 pieds, alors qu'il a refusé d'aller plus loin, et le pied restant d'espace a été rempli par le chargement d'une pièce de bois avec des sacs de sable et qui a été enfoncée jusqu'au moment où le courant l'a mise en place.

La mise en place du batardeau s'est révélée un ouvrage difficile, vu qu'il a fallu faire entrer la pièce de bois de force sur les têtes de rivets et des tirants du côté supérieur des encadrements. Si la surface des encadrements avait été unie, on aurait eu beaucoup moins de difficulté.

Les ouvertures entre les encadrements des guichets ont été fermées en partie au moyen de madriers, de bottes de paille et de sacs de sable, et dans l'après-midi du 13 on a résolu de tenter de fermer les portes auxiliaires, l'outillage requis ayant été préparé.

A 3.10 p.m., le 13, avec un courant de trois milles à l'heure, les portes auxiliaires ont été fermées; le travail pour ce faire les avait sérieusement forcées.

Quarante-cinq minutes après que les portes eussent été fermées l'eau avait monté jusqu'au niveau supérieur entre les portes et la digue, ce qui donne une idée de la fuite à travers la digue.

Les portes d'amont et d'aval ont alors été fermées; on a eu beaucoup de difficultés à fermer ces dernières portes, vu la quantité de dépôts qui s'était accumulée autour des portes; et les pompes n'ont été mises en mouvement qu'à deux heures du matin, le 14. Le travail de vider l'écluse à la pompe a avancé très lentement, vu que la conduite qui allait aux pompes était très embarrassée.

Après que l'écluse eut été vidée, on a trouvé que le mur de soutènement des portes d'amont avait été nettoyé de rouets, de charpente, etc., et que le coin du sommet du côté inférieur du mur avait été écorné.

De nouveaux rouets, que nous avions en mains, ont été placés, de nouvelles pièces de bois ont été mises en place, et le mur a été réparé avec du béton.

Au fond de l'écluse, immédiatement au-dessous du mur de soutènement supérieur, les deux épaisseurs de madriers avaient été arrachées sur une grande étendue, et les pièces de bois mises sur l'une des conduites avaient été brisées sur une étendue d'environ dix pieds carrés, apparemment par la grande porte du sud quand elle a été enlevée. Ces pièces de bois et ces madriers ont été remplacés.

Trente-six des quarante grillages qui couvrent l'entrée des conduites à l'extrémité d'amont ont été arrachés et transportés dans les conduites. Il a fallu les démonter, les redresser et les replacer.

Une très grande quantité de sable et de roches transportés d'en haut de l'écluse avait été déposée aux deux extrémités de l'écluse et dans les conduites, le tout a été enlevé.

Trois petits câbles qui traversaient l'écluse à l'extrémité d'aval et qui avaient été enlevés ont été remplacés.

Tout le travail du fond de l'écluse était terminé à midi, le 17, l'eau y était remise, et l'on avait commencé à lever la digue.

Les grandes portes d'aval qui avaient été endommagées ont été enlevées et mises en arrière de la jetée de l'entrée d'aval. Les grandes portes d'amont ont été retrouvées au grapin, au fond de l'entrée d'aval; elles ont été relevées et mises en arrière de la jetée d'entrée d'aval.

L'entrée d'aval a été râclée et un gros dépôt y a été trouvé immédiatement en bas de l'écluse; le tout a été enlevé par un dragueur, une grue flottante et un scaphandrier.

Les portes de rechange d'amont, qui avaient été construites le printemps dernier, ont été dressées à quatre heures du soir, le 18, mais à cause de certaines difficultés dans l'ajustage des portes, l'écluse n'a été ouverte au trafic qu'à cinq heures et demie, le 21.

L'éclusement des vaisseaux a été repris avec les portes neuves d'amont montées en bois solide et les vieilles portes auxiliaires en charpente, celles-ci servant aux lieu et place des portes d'aval qui avaient été enlevées. Les seules portes qui restaient étaient les vieilles portes en charpente d'amont et d'aval. Ces portes en charpente étaient toutes en mauvais état, plus particulièrement les portes auxiliaires, et l'on a cru bon de les abandonner et de les remplacer par des portes en bois de construction solides. On a donc passé contrat avec MM. Roger Miller et Fils pour la construction de sept paires de portes, c'est-à-dire une paire de portes d'amont, une paire de portes d'aval, une paire de portes d'amont de rechange, deux paires de chacune des grandes portes d'aval et des portes auxiliaires, une paire de chacune de ces espèces devait servir de rechange; de telle sorte que quand l'entreprise pour la construction des portes sera complétée l'écluse sera munie partout de portes solides en bois de construction et de portes de rechange pour les grandes portes d'amont et d'aval, et les portes auxiliaires.

Un assortiment complet de portes solides en bois de construction va être dressé cette saison pour l'ouverture de la navigation, et toutes les portes vont être munies d'attaches, de telle sorte que lorsqu'on les retirera dans les enclaves, elles soient fixées au mur, et qu'elles soient ainsi garanties de l'enlèvement s'il survient d'autre accident de cette nature.

La digue mobile, qui, en somme, a été un succès bien affirmé, a révélé nombre de points faibles, surtout dans le renforcement des châssis de guichets. Ce renforcement à l'extrémité inférieure des encadrements se composait de tirants d'un pouce, dont la plupart ont plié, ce qui a permis aux encadrements de bomber; un encadrement s'est ainsi trouvé bombé de 5 pieds à une extrémité.

On a eu beaucoup de difficulté à forcer le batardeau en place, et aussi à mettre les madriers au-dessus des ouvertures qui se trouvent entre les encadrements, à cause des tirants et des têtes rondes des rivets qui s'y sont opposés. La digue pourrait être bien améliorée si l'on faisait unie la face supérieure des encadrements, en en fraisant les rivets et en mettant les tirants à l'intérieur de l'encadrement, de manière que les madriers puissent être enfoncés sans trop d'efforts s'il devenait nécessaire de fermer l'eau complètement.

La charpente des jetées d'entrée d'aval, qui avait été endommagée par le *Walker,* a depuis été réparée.

A midi, le 5 septembre, le steamer *A. H. Hawgood,* appartenant à MM. Hawgood et Cie, de Cleveland, en descendant et en traversant de la jetée sud à la jetée nord, a refusé de répondre tout de suite à son gouvernail, et est venu heurter le mur du nord avec tellement de force qu'il a renversé le flotteur.

Un trou de deux pieds six pouces par six pouces a été fait dans son réservoir n° 1 de bâbord, qui s'est rempli, et le vaisseau s'est enfoncé d'environ deux pieds et demi à bâbord. On l'a reculé jusqu'à l'extrémité de la jetée nord, on l'a allégé, et on l'a fait descendre par l'écluse à deux heures du matin. Le trafic n'a pas été interrompu.

A dix heures du soir, le 25 septembre, le steamer *Midland King*, de la *Midland Navigation Company*, en s'approchant de l'écluse du côté d'aval, a dévié à tribord et a frappé le mur de l'écluse, écrasant sa défense et repliant une plaque entre ses couples du côté de tribord.

Le 26 novembre, tandis que le steamer *Empress of Midland*, de la *Midland Navigation Company*, s'en allait vers l'écluse, le long du mur d'entrée d'amont du côté nord, avec deux hommes d'amarre à terre, les vannes de l'écluse furent ouvertes en partie, ce qui a créé un courant. Le vaisseau était retenu par ses amarres, qui ont cassé, et lui ont permis de prendre une embardée à travers le chenal avec sa poupe contre le mur sud. Le capitaine a alors tenté de retourner la poupe du vaisseau en faisant jouer l'hélice, dont les ailes ont été arrachées en frappant contre le mur.

Le 27 décembre, tandis que l'on faisait des réparations à l'écluse, un homme est tombé du sommet du mur jusqu'au fond de l'écluse et a été tué instantanément, tandis qu'un autre homme qui était au fond de l'écluse a eu le bras fracturé par une pièce de bois qui tombait.

### PRÉCAUTIONS PRISES POUR PRÉVENIR LES ACCIDENTS À L'ÉCLUSE.

A cause de l'accident survenu au canal le 9 juin, on a jugé qu'il fallait prendre des précautions pour en prévenir d'autres à l'avenir, et pour atteindre ce but des règles ont été affichées dans le bureau pour réglementer les mouvements des vaisseaux qui approchent du canal. Pour voir à ce que ces règles fussent suivies et pour aider les vaisseaux à accoster les jetées, on a nommé deux hommes supplémentaires préposés aux amarres qu'on a postés l'un à la jetée sud à l'entrée d'aval et l'autre à la jetée nord à l'entrée d'amont.

Tous les vaisseaux doivent s'arrêter aux jetées d'entrée, à moins que les portes ne soient ouvertes pour eux, et mettre des hommes aux amarres à terre. On leur permet alors d'entrer dans l'écluse avec leurs amarres prêtes pour retenir le mouvement du vaisseau s'il le faut.

### CONGESTION DU TRAFIC.

Vu le fort accroissement du trafic durant la dernière saison, et aussi à cause du fait que le mouvement des vaisseaux n'est pas continu, et que certains jours il y a comparativement peu de vaisseaux, et d'autres jours, un grand nombre, on a trouvé qu'il était impossible, les jours d'affaires, de voir à tous les vaisseaux qui attendent aux jetées, et un certain nombre d'entre eux ont été obligés de mouiller dans la rivière pour attendre leur tour. Comme l'endroit de mouillage est à environ deux milles en amont de l'écluse et au delà du contrôle du maître-éclusier, il est devenu nécessaire à la fin de la saison dernière de mettre un bateau-patrouille pour réglementer les mouvements de ces vaisseaux, les envoyer à l'écluse à leur tour, et les empêcher d'aller trop vite pour s'y rendre. Ces dispositions ont eu un bon résultat, et il semblerait désirable, vu les possibilités qu'il y a que le trafic va peut-être grandement s'accroître à l'avenir, qu'on les continuât en permanence.

### INTERRUPTIONS AU TRAFIC.

Deux fois, la saison dernière, l'écluse Poe du canal américain a été sans emploi, la première fois pendant trois jours, alors que le canal canadien a été continuellement

en fonctionnement pendant 101 heures et a admis 104 vaisseaux d'un tonnage net enregistré de 555,201 tonneaux, et le seconde fois pendant huit jours, alors que le canal canadien a été en fonctionnement interrompu pendant 204 heures et a admis 204 vaisseaux d'un tonnage net enregistré de 1,372,145 tonneaux.

La seconde fois le blocus des vaisseaux est devenu tout à fait sérieux; il y a eu au même moment 87 vaisseaux qui attendaient en amont, et 25 vaisseaux qui attendaient dans la rivière en aval du canal.

La plupart de ces vaisseaux ont été retardés de 60 à 100 heures, tandis que quatre vaisseaux qui étaient trop larges pour le canal canadien ont été retardés une semaine. L'estimation des pertes subies par les vaisseaux retardés, basée sur leur capacité de gain, indique une perte de $250,000.

### OBSTRUCTIONS À LA NAVIGATION.

On a éprouvé une grande somme d'ennuis au cours de la saison dernière, du fait que les vaisseaux se sont échoués près de l'extrémité du mur d'entrée nord. Des sondages pris à cet endroit ont révélé un dépôt d'argile et de pierres d'environ 25 pieds de largeur sur 150 pieds de longueur. Cette batture a été enlevée par un dragueur et une grue flottante.

### PAVAGES.

Vu les nombreux accidents qui se sont produits aux éclusiers et aux autres personnes pendant qu'ils marchaient le long du mur de l'écluse aux endroits où les amarres des vaisseaux étaient tendues en travers, il a été construit un pavage en béton parallèle à l'écluse et passant derrière les poteaux d'amarrage.

### TIRANT D'EAU DES VAISSEAUX

On a trouvé par le passé que les chiffres sur l'étrave et sur l'étambot des vaisseaux pour indiquer leur tirant d'eau, ne donnent pas le tirant d'eau exact de ces vaisseaux, parce que ces vaisseaux, une fois chargés, fléchissent du milieu jusqu'à six pouces. Ceci a eu pour résultat que des vaisseaux ont été éclusés avec un tirant d'eau plus fort que celui qui était recommandé, et que les cables des portes ont souvent été coupés, ce qui a causé des retards considérables. Ceci suggère l'idée qu'il est désirable de faire marquer tous les vaisseaux par le travers aussi bien qu'à l'étrave et l'étambot, et l'on a tenté la saison dernière d'obtenir que les propriétaires de bateaux fassent marquer leurs vaisseaux de cette façon.

### FEUX D'ALIGNEMENT.

A l'ouverture de la saison dernière la tour d'alignement d'arrière de l'entrée d'aval a été renversée par la tempête, et un alignement temporaire a été établi en se servant de la tour d'avant comme de tour d'arrière et en érigeant une tour d'alignement temporaire à l'avant. La tour d'arrière a depuis été rétablie, et l'alignement a été remis en place ainsi qu'il l'était auparavant.

A l'entrée d'amont le vieil alignement a été abandonné au cours de la saison dernière vu les opérations de dragage qui étaient en voie, et un alignement temporaire a été établi. Quand le dragage du chenal a été terminé et qu'une nouvelle ligne de centre eut été adoptée, deux nouvelles tours d'acier ont été élevées pour servir de feux d'alignement d'avant et d'arrière, et le vieux phare en bois qui, autrefois servait d'alignement d'avant va bientôt être enlevé.

JETÉE NORD DE L'ENTRÉE D'AMONT.

Cette jetée qui depuis quelque temps était en mauvais état, s'est effondrée à l'extrémité qui se trouve près de la grève au commencement de la saison dernière, et l'on a résolu de faire du dragage à l'ancienne jetée et de la reconstruire sur une ligne continue avec le mur de l'entrée nord. En conséquence une entreprise a été adjugée à M. J. J. Collins le 18 septembre 1909 pour la reconstruction de la pile, mais, à cause de la saison avancée, rien n'a été fait. Ce travail va être commencé au printemps aussitôt que la température le permettra.

JETÉE NORD DE L'ENTRÉE D'AVAL.

La partie de cette jetée qui sort de l'eau est en mauvais état, et il va falloir la réparer. Une partie de cet ouvrage va se faire durant la saison prochaine, et le reste sera remis à une autre année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur

J. W. LE B. ROSS,

*Ingénieur surintendant.*

M. W. A. BORDEN,

Ingénieur en chef intérimaire,

Minstère des Chemins de Fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

# CANAL DU SAUT STE-MARIE.

ETAT COMPARATIF depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

| — | Saison. | Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente | Saison. | Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente | Saison. | Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1895. | | 1896. | | 1897. | |
| Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte | 9 sept. 6 déc. | | 7 mai. 10 déc. | | 21 avril. 14 déc. | |
| Tonnage canadien enregistré | 125,240 | ..... | 586,571 | 461,331 | 398,343 | —188,228 |
| " américain " | 623,131 | ..... | 3,810,794 | 3,187,663 | 3,406,018 | —404,776 |
| " total | 748,371 | ..... | 4,397,365 | 3,648,994 | 3,804,361 | —593,004 |
| Eclusements | 698 | ..... | 3,042 | 2,344 | 2,976 | —66 |
| Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc. | 1,193 | ..... | 5,189 | 3,996 | 4,376 | —813 |
| Temps pris pour passer l'écluse | 212 h. 27 m. | ..... | 984 h. 22 m. | 771h. 55m. | 684 h. 11 m. | 300h. 11m. |
| " moyen de l'éclusement | 18.26 m. | ..... | 18.42 m. | ..... | 13.97 m. | |
| | 1898. | | 1899. | | 1900. | |
| Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte | 11 avril. 9 déc. | | 26 avril. 20 déc. | | 23 avril. 16 déc. | |
| Tonnage canadien enregistré | 403,331 | 4,988 | 561,759 | 158,428 | 579,528 | 17,769 |
| " américain " | 2,354,606 | -1,051,412 | 2,388,441 | 33,835 | 1,616,139 | —772,302 |
| " total | 2,757,937 | -1,046,424 | 2,950,200 | 192,263 | 2,195,667 | —754,533 |
| Eclusements | 2,520 | —456 | 2,610 | 90 | 2,205 | —405 |
| Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc. | 3,712 | —664 | 3,820 | 108 | 3,163 | —657 |
| Temps pris pour passer l'écluse | 609 h. 30 m. | -74h. 40m. | 643 h. 16 m. | 33h. 46m. | 541 h. 24 m. | -101h 52m. |
| " moyen de l'éclusement | 14.51 m. | ..... | 14.78 m. | ..... | 14.73 m. | |
| | 1901. | | 1902. | | 1903. | |
| Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte | 20 avril. 21 déc. | | 1er avril. 20 déc. | | 2 avril. 13 déc. | |
| Tonnage canadien enregistré | 776,331 | 196,803 | 1,366,087 | 589,756 | 1,616,385 | 250,298 |
| " américain " | 1,672,631 | 56,492 | 3,238,069 | 1,565,438 | 3,145,020 | —93,049 |
| " total | 2,448,962 | 253,295 | 4,604,156 | 2,155,194 | 4,761,405 | 157,249 |
| Eclusements | 2,906 | 701 | 3,418 | 512 | 3,242 | —176 |
| Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc. | 4,243 | 1,080 | 5,169 | 926 | 4,418 | —751 |
| Temps pris pour passer l'écluse | 724 h. 38 m. | 183h. 14m. | 925 h. 57 m. | 201h. 19m. | 883 h. 10 m. | -42h. 47m. |
| " moyen de l'éclusement | 14.96 m. | ..... | 16.25 m. | ..... | 16.34 m. | |
| | 1904. | | 1905. | | 1906. | |
| Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte | 30 avril. 26 déc. | | 10 avril. 20 déc. | | 10 avril. 20 déc. | |
| Tonnage canadien enregistré | 1,557,335 | —59,050 | 1,799,336 | 242,001 | 1,959,186 | 159,850 |
| " américain " | 2,637,090 | 471,930 | 3,739,224 | 1,066,134 | 4,399,990 | 660,766 |
| " total | 4,230,425 | 530,980 | 5,538,560 | 1,308,135 | 6,359,176 | 820,616 |
| Eclusements | 3,012 | —230 | 4,031 | 1,019 | 4,152 | 121 |
| Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc. | 4,092 | —326 | 5,853 | 1,761 | 5,913 | 60 |
| Temps pris pour passer l'écluse | 811 h. 28 m. | -71h. 42m. | 1060 h. 38 m. | 249h. 10m. | 1131 h. 23 m. | 70h. 24m. |
| " moyen de l'éclusement | 16.16 m. | | 15.79 m. | | 16.35 m. | |
| | 1907. | | 1908. | | 1909. | |
| Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte | 22 avril. 15 déc. | | 21 avril. 15 déc. | | 21 avril. 16 déc. | |
| Tonnage canadien enregistré | 2,288,349 | 329,143 | 2,556,552 | 268,203 | 2,912,586 | 356,034 |
| " américain " | 9,887,633 | 5,487,643 | 7,038,389 | -2,849,244 | 14,899,562 | 7,861,173 |
| " total | 12,175,982 | 5,816,786 | 9,594,941 | -2,581,041 | 17,812,148 | 8,217,207 |
| Eclusements | 4,596 | 444 | 3,667 | 929 | 5,046 | 1,379 |
| Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc. | 6,153 | 240 | 5,344 | 809 | 6,420 | 1,076 |
| Temps pris pour passer l'écluse | 1378 h. 58 m. | 247h. 35m. | 1258 h. 50 m. | -120h. 8m. | 1853 h. 45 m. | 594h. 55m. |
| " moyen de l'éclusement | 18.10 m. | | 20.60 m. | | 17.31 m. | |

## CANAL RIDEAU

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

OTTAWA, 1er Avril 1910.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon rapport sur le canal Rideau, pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1909.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1909.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 30 novembre 1909.

La navigation s'est fermée à Kingston-Mills le 29 novembre 1909.

Mon dernier rapport, qui a été écrit quelques jours avant la crue des eaux du printemps de l'année dernière, disait que je ne prévoyais pas qu'il en surviendrait des dommages sérieux, mais je regrette d'avoir à noter un très sérieux affouillement du bord de la rivière à la station d'éclusement de Black-Rapids, où la nouvelle digue y aboutit, du côté de Gloucester de la rivière—un affouillement qui a retardé la navigation d'entier parcours jusqu'à Ottawa jusqu'au milieu de juin, vu que la brèche n'a pas pu être réparée avant que l'eau se fût retirée.

Des détails de cet accident se trouveront au présent rapport sous le titre "Black Rapids".

A l'exception du retard causé à l'endroit susmentionné, la navigation a été sans interruption toute la saison.

Cette année la crue des eaux du printemps a commencé la première semaine de mars—ce qui était phénoménalement de bonne heure; de fait, plus à bonne heure que jamais dans l'histoire du canal, et l'eau est montée si vite que le travail de la construction du batardeau ouest à Hogsback (qui se faisait à cette époque-là) a dû être temporairement abandonné, vu qu'il ne pouvait être terminé avant que l'eau se fût retirée. Le radier est encore trop profondément submergé pour qu'on reprenne l'ouvrage, mais nous avons encore un mois avant que la navigation ne s'ouvre, et comme l'eau doit sûrement baisser maintenant que la crue des eaux se retire, je n'ai pas d'inquiétude quant à savoir si j'aurai la structure prête pour la navigation vers le premier mai; de fait, une semaine va suffire pour relever toutes les courbes, vu que tous les seuils sauf un sont en position, et que le reste de la structure est assemblé tout prêt à être érigé.

Les principaux ouvrages et réparations exécutés le long de la ligne du canal Rideau au cours de l'exercice clos le 31 mars 1910 sont ceux qui suivent:—

STATION D'ÉCLUSEMENT D'OTTAWA (8 écluses et 1 bassin).

Deux paires de portes pour les écluses n$^{os}$ 5 et 6 ont été montées l'été dernier, et on est maintenant à les suspendre en place. Les escaliers en pierre de chaque côté de l'écluse n° 3, qui étaient devenus dangereux par suite du désagrégement de la pierre, ont été recouvertes l'été dernier du haut en bas d'une couche de fin béton de trois pouces. Le résultat en a été des plus satisfaisants, vu que ce ciment a résisté au froid de l'hiver dernier sans une seule fissure; et actuellement ces deux beaux escaliers—qui ont seize pieds de largeur, et dont chacun compte 20 marches—sont aussi bons que neufs. Diverses menues réparations ont été faites aux quais et aux chemins qui entourent le bassin du canal.

Une grande quantité de pierre a été tirée des déblais pour le nouvel hôtel du Grand-Tronc à la tête des écluses—la pierre a été donnée gratis par l'entrepreneur, M. John O'Toole, et transportée dans nos chalands à la station d'éclusement de Blacks-Rapieds, et là on s'en est servi pour remplir les nouveaux caissons cons-

truits l'hiver dernier. La Compagnie du Grand-Tronc, avec la permission du ministère, est actuellement à enlever l'ancien caisson du côté est du bassin, et à ériger pour en tenir lieu un beau mur de soutènement en béton du pont des Sapeurs au pont Laurier.

PONT TOURNANT D'OTTAWA-EST.

Les approches et la travée tournante ont été replanchéiées. Un garde-fou en tuyau de fonte a été érigé à l'entreprise par la *Intercolonial Marine Signal Company* d'Ottawa. De menues réparations ont été faites aux piles d'appui en bois, et le pont et la maison du gardien ont été repeinturés.

PONT TOURNANT DE LA RUE BANK

La pile est du pont (que l'on était à construire quand j'ai fait mon dernier rapport) a été complétée. La table tournante a été réparée et de menues réparations générales ont été faites. La maison du gardien et le pont ont été repeinturés.

PONT TOURNANT DE LA RUE CONCESSION.

De menues réparations ont été faites au plancher du pont, et le pont et la maison du gardien ont été repeinturés. Le chemin entre ce pont et celui du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa (Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au-dessus de la digue du lac Dow, a été exhaussé et recouvert de gravier; le travail a été fait à l'entreprise par M. Owen McCarten, de Billings-Bridge, Ont.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE HARTWELL (2 écluses).

Les maisons de l'éclusier et des ouvriers de l'écluse ont été repeinturées. Environ 900 pieds du côté est de la coupe ont été recouverts de pierre perdue pour protéger les levées, et diverses réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE HOGSBACK (2 écluses et 1 pont tournant).

L'extrémité inférieure du radier en aval du batardeau de l'ouest a été prolongée d'environ 70 pieds en aval, et a bien répondu aux besoins qu'on en avait; mais il faut qu'il soit encore prolongé cet été, pour réduire la chute rapide de l'eau et de la glace durant la crue, afin d'éviter l'affouillement de roc chisteux qui se trouve au pied. Un nouveau barrage flottant double a été placé en travers de la baie en amont des batardeaux pour arrêter la glace. Une longueur considérable de la coupe a été revêtue de pierre perdue pour éviter l'érosion des bords; cet ouvrage a graduellement progressé depuis deux ans, et j'espère que cet été va en voir la fin.

Le batardeau de l'ouest, qui avait cessé d'être sûr à cause de son âge, a été démoli, le nouveau ayant été monté l'an dernier. L'avant de cette structure a été creusé et revêtu jusqu'au roc, mais avant que les courbes pussent être élevées, la débâcle inhabituellement hâtive qui s'est produite dans la première semaine de mars, un mois bien sûr en avant de son époque habituelle, a inondé l'emplacement, et nous avons en conséquence été forcés de suspendre temporairement les travaux jusqu'à ce que l'eau se fut retirée. Tous les nouveaux seuils, sauf un, étaient en position, et il ne restait plus rien que d'y élever les courbes et de les relier avec le chemin à chaque extrémité.

Ceci aurait pu se faire en une semaine si l'eau n'avait pas arrêté nos travaux, mais l'entreprise sera terminée avant l'ouverture de la navigation. Il n'est survenu aucun dommage d'aucune espèce, et nous avons sauvé tout le bois assemblé qui était là prêt à être mis en place. Le seul inconvénient qu'on ait éprouvé a été l'interrup-

tion de la circulation à travers les batardeaux, mais comme ce chemin n'est pas connu comme un pont (ayant toujours des affiches de "Pas de passage" à chaque extrémité), personne n'éprouve de grief réel quand il est refusé; mais afin de protéger le public, des barrières ont été érigées à chaque extrémité, et un gardien de nuit y a été posté jusqu'à ce que la traverse soit rétablie.

Les piles d'appui et de protection en amont de l'écluse supérieure ont été reconstruites, la maison de l'éclusier a été repeinturée et diverses réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE BLACK-RAPIDS (1 écluse).

Ainsi qu'il a été dit au début de ce rapport, des dommages très graves ont été causés par l'affouillement du bord de la rivière du côté Gloucester, à l'endroit où la nouvelle digue vient s'y appuyer. La crue des eaux de 1909 a été la plus forte dont on ait eu connaissance, et l'eau a pénétré au bout de la culée de la digue et dans les levées (qui ne sont que de sable) jusqu'au point que la digue s'est trouvée isolée à environ 200 pieds au large de la rivière. Une énorme quantité de sable a été enlevée des bords, qui ont environ 25 ou 30 pieds de hauteur, mais heureusement l'eau a trouvé un chemin dans les parties creuses de la rivière en aval, et des battures se sont formées en dehors du chenal, de sorte qu'il n'a surgi de cette cause aucun obstacle pour la navigation.

Pour fermer cette brèche, afin de retenir l'eau pour la navigation, il a fallu y placer un batardeau en bois de charpente qui s'étend diagonalement en amont 375 pieds. L'on a éprouvé de grandes difficultés à le relier avec la grève, à cause de la formation de sables, qui était emportée par l'eau chaque fois qu'on le réunissait avec les bords. En somme, on y est tout de même parvenu. Des retards ennuyeux sont survenus pendant que nous attendions que le premier volume de la crue des eaux se retirât. Les caissons ont été mis en place et chargés de sacs de sable (il n'y avait pas de pierre).

La difficulté qui a suivi a été le calfatage de ces caissons, vu que, après qu'ils eussent été revêtus de madriers de trois pouces, l'eau a continué à affouiller par-dessous, vu que le fond se composait de sable fin et de cailloux; mais à la fin on a fini par surmonter la crue d'eau au moyen de grandes toiles goudronnées, chacune de 200 pieds sur 40, qui ont été clouées au revêtement et retenues dans l'eau au moyen d'amarres et graduellement laissées à être attirées par la suction de la fuite. Du sable et de l'argile ont alors été empilés sur les toiles, et la fuite suffisamment arrêtée pour rétablir la navigation et pour permettre aux réparations de se faire à la digue principale.

Tout ce travail a entraîné pour la navigation un retard d'environ six semaines, mais si l'on se rappelle qu'il a fallu construire la digue en coffrage au milieu d'une rivière en torrent de plus de douze pieds de profondeur, sans autre ancrage que des côte de sable, sans autre fondation que du sable, et sans autre lest que des sacs de sable; et de plus le fait que tous les matériaux qui ont servi à la construction ont dû être transportés à une distance de 11 milles jusqu'à l'emplacement des travaux par des chemins de campagne, et à une saison de l'année ou tous les chemins sont au pire, je crois qu'on admettra qu'il n'a été causé aux navigateurs aucun retard illégitime.

Sur l'ordre de M. M. J. Butler, l'ancien ingénieur en chef, la digue principale a été prolongée d cent pieds, et un caisson en aile a été construit tant en amont qu'en aval de la digue, et en remontant la coulée jusque dans la levée.

Toute la digue principale a été recouverte de tôle d'acier d'un quart de pouce d'épaisseur; la tôle avait été achetée de MM. Drummond, McCall et Compagnie, de Montréal, et l'entreprise de la poser avait été adjugée à la *International Marine Signal Company,* d'Ottawa. La nouvelle digue a bien résisté à la crue des eaux actuelle, mais il y a une fuite ennuyeuse sous le caisson en aile à l'endroit où il remonte la mais il y a une fuite ennuyeuse sous le caisson en aile à l'endroit où il remonte la

tout l'avant de cette partie du caisson, vu que du revêtement ne peut être posé à la main à travers le sable et les cailloux; mais un mouton peut enfoncer des pilots en bois carré, et par ce moyen j'espère d'arrêter la fuite. J'ai envoyé notre sonnette à cet endroit, et les pilots vont, je l'espère, arriver dans deux semaines, ce qui va nous donner deux semaines pour les enfoncer avant que la navigation ne s'ouvre, après quoi l'on se propose de déposer de l'argile au moyen d'un dragueur et de chalands pour complètement arrêter la fuite.

La pierre de remplissage pour tout ce travail, s'élevant à plus de 3,000 verges cubes, a été fournie par notre propre carrière, mais elle a été extraite et livrée dans caissons à l'entreprise par M. Bruley, de Billing's-Bridge, Ont. Les portes d'aval de l'écluse ont été reconstruites et le busc d'aval a été renouvelé et bétonné—ce dernier travail a nécessité que l'on vidât l'écluse. Le batardeau du déversoir a aussi été renouvelé, et un nouveau caisson chargé de pierre a été construit de l'écluse au déversoir. Les piles en amont de l'écluse ont aussi été reconstruites, et des réparations ont été faites aux brise-glaces de la rivière.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE LONG ISLAND (3 écluses et 1 pont tournant).

Un nouveau barrage flottant a été monté et placé à la tête de l'île, et des réparations ont été faites au sommet des piles au même endroit. Des réparations ont été faites aux piles de la digue de White-Horse, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

PONT DE MANITOCK.

Le pont a été peinturé par le gardien, et diverses réparations ont été faites au tablier et aux piles.

PONT WELLINGTON.

Des menues réparations ont été faites au tablier du pont par le gardien. L'hiver prochain, cependant, il faut que toute la superstructure soit enlevée des piles, et que celles-ci soient reconstruites jusqu'à la ligne des basses eaux.

PONT DE BECKETT-LANDING.

Il n'a pas été fait de réparations à ce pont.

STATION D'ÉCLUSEMENT DU RAPIDE BURRITT (1 ÉCLUSE).

De grosses réparations ont été faites ici cet hiver au mur sud et aux bajoyers d'amont de l'écluse, qui ont été démolis et reconstruits—il a fallu, pour ce faire, endiguer l'écluse en amont et en aval et la vider à la pompe. Les portes d'aval ont aussi été renouvelées. Une longueur considérable du côté nord de la coupe supérieure a été couverte de pierre et remplie où elle avait été emportée par l'eau; on a ainsi continué le travail qui avait été commencé l'an dernier. Diverses menues réparations ont aussi été faites à la station en général.

PONT DU RAPIDE BURRITT.

Le seul travail qui ait été fait à ce pont a été de jointoyer les piles, travail qui est encore en voie.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE NICHOLSON (2 ÉCLUSES ET 1 PONT TOURNANTQ.

Deux paires de portes d'écluse ont été renouvelées, c'est-à-dire les portes d'amont de l'écluse supérieure et de l'écluse inférieure respectivement, et deux nouveaux cadres

de vanne ont été posés. Les bajoyers. Les bajoyers, le seuil et les enclaves des portes de l'écluse d'amont ont été démolis et construits en pierre neuve. Le seuil d'aval de l'écluse supérieure a été réparé, bétonné et planchéié, et les bajoyers jointoyés. Le vieux déversoir en maçonnerie construit à sa place.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE CLOWES (1 écluse).

De menues réparations ont été faites à la station en général, et on a fait sauter quelques souches sur la rivière en amont de l'écluse au cours de l'hiver.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE MERRICKVILLE (3 écluses, 2 bassins, 2 ponts).

Le déversoir du nord, qui avait eu légèrement à souffrir de la glace il y a un an, a été réparé, ainsi que les piles d'arrêt à la tête de la coupe. Quelques nouvelles aiguilles ont été assemblées, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE KILMARNOCK (1 écluse, 1 pont).

Le batardeau en bois a été démoli et reconstruit au cours de l'hiver, et des réparations ont été faites à la digue. Cette digue n'est qu'un amoncellement de pierres, et on ne peut la rendre étanche même avec une dépense raisonnable. Une nouvelle digue devrait être reconstruite plus en amont de la rivière, et j'ai l'intention de faire l'été prochain l'examen de la rivière dans ce but.

STATION D'ÉCLUSEMENT D'EDMONDS (1 écluse).

Le déversoir a été recouvert et planchéié. Deux nouvelles barres d'ouverture ont été montées et placées aux portes d'écluses. Il a été érigé une clôture en fil de fer autour de la maison de l'éclusier, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE OLD-SLY (2 écluses, 1 pont).

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS (3 écluses, 1 bassin, 2 ponts).

La vieille allonge en charpente à la maison de l'éclusier a été démolie et reconstruite, et toute la construction a été recouverte en bardeaux. Un nouvel escalier a été construit du côté sud de l'écluse d'amont près de l'estrade à musique pour protéger les pentes de l'écluse. Un nouveau mur d'appui circulaire en béton a été construit au pied du pont tournant, et deux nouvelles barres d'ouverture ont été montées pour les portes de l'écluse. Le travail de remplissage du côté sud du bassin a été repris l'an dernier comme d'habitude, et maintenant une grande partie de cette étendue d'eau inutile est remplie et est devenue une grande épargne de l'eau, et a aussi réduit la fuite d'eau à cet endroit. L travail va se continuer cette année.

STATION D'ÉCLUSEMENT DÉTACHÉE DE SMITH'S-FALLS (1 écluse et 2 ponts).

Un nouveau quai a été construit à la tête de l'écluse, qui va être d'une grande valeur pour les bateaux, et être aussi le moyen d'épargner une grande partie de l'eau qu'il a jusqu'à présent fallu pour remplir le bassin. Ceci ne va plus être autant requis à présent que les bateaux n'ont plus besoin d'entrer dans le bassin, vu qu'ils peuvent s'arrêter au nouveau quai. Notre dragueur a creusé un petit chenal

en amont de la digue dans le voisinage de l'abri aux chaloupes, afin de donner aux nombreux bateaux un moyen d'arriver au chenal principal. La table tournante du pont mobile a été réparée et diverses menues réparations ont été faites à la station en général. Le site du chemin de fer Canadian-Northern qui a été fait le long de la digue et à travers l'écluse, auquel l'on s'est opposé parce qu'il était trop près de nos travaux, a été changé et est maintenant situé à environ 400 pieds en amont de l'écluse, où il ne va en aucune manière gêner la navigation.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE POONAMALIE (1 écluse).

Les portes d'amont de l'écluse ont été levées et réparées, et de menues réparations ont été faites aux vannes supérieures. Les piles d'arrêt à la tête de la coupe supérieure ont aussi été reconstruites depuis la ligne de l'eau basse jusqu'au sommet. Le pied de la longue digue en béton a été réparé à l'endroit ou il avait été endommagé par la glace et par l'eau, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

Je puis dire que les éclusements à cette station ont beaucoup augmenté depuis deux saisons. Le chiffre total de l'an dernier a été de 3,076, augmentation de près de 500 sur les chiffres de 1908, et de près de 900 sur ceux de 1907.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE BEVERIDGE (2 écluses, 1 pont).

La digue d'arrière a été réparée avec de l'argile. Le pont tournant a été replanchéié avec du bois de trois pouces, et quelques ponceaux ont été réparés. Des réparations ont été faites aux vannes des écluses, et les piles de protection en charpente en bas de l'écluse d'aval dans le lac Rideau, qui avaient été soulevées par la glace ont été replacées, boulonnées de nouveau, et remplies de pierre. De menues réparations ont été faites à la maison de l'éclusier et à la station en général.

EMBRANCHEMENT DE PERTH (1 bassin, 4 ponts).

Le pont de la rue Gore a été peinturé. La conduite au pont de la rue Graig a été réparée, et le chemin allant du pont de la rue Beckwith aux usines de wagons du chemin de fer Pacifique a été nivelé et muni de gravois. Environ 900 pieds de mur en maçonnerie sèche ont été construits le long du canal afin de protéger les levées d'argile, et diverses menues réparations ont été faites aux quais et au bassin. Le gardien du pont Russell mérite les plus grands éloges pour les améliorations qu'il a faites au bassin et aux entourages (qui se trouvent au cœur de la ville) sous forme de pelouses et de parterres, et qui embellissent l'endroit et sont vivement appréciés par les habitants de Perth.

DIGUE-RÉSERVOIR DE BOB'S-LAKE.

Il n'a pas été fait de réparations à cette digue l'an dernier, la rivière Tay s'y alimente, et elle est située à environ 24 milles en amont de Perth.

PONT DU PASSAGE OLIVER.

Diverses menues réparations ont été faites par le gardien du pont.

STATION D'ÉCOULEMENT DES NARROWS (1 écluse, 1 pont).

Le vieux déversoir a été enlevé et il en a été monté et posé un nouveau. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE NEWBORO (1 écluse, 1 pont).

Les bajoyers d'amont, les enclaves des portes, et parties des murs du sas amont et en aval et la vider à la pompe. Le travail a été retardé par la crue hâtive de l'eau cette année, qui a rempli l'écluse; mais les digues ont été élevées et renforcies et le travail a été complété environ dix jours plus tard. Les deux buscs d'amont et d'aval ont été boulonnés de nouveau, bétonnés et planchéiés. Des réparations ont été faites aux piles à la tête de la coupe, et aussi en aval de l'écluse. Deux piles en charpente ont été construites dans le lac en aval de l'écluse, pour indiquer respectivement les battures des îles Whitehall et Fingerboard.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE CHAFFEY (1 écluse, 1 pont).

Une paire de portes d'écluse a été renouvelée, et le pont tournant qui traverse l'écluse a été reconstruit. Deux nouvelles barres d'ouverture ont été montées. Diverses menues réparations ont été faites aux maisons de l'éclusier et de l'ouvrier de l'écluse.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE DAVIS. (1 écluse).

Les piles à la tête de l'écluse ont été enlevées et reconstruites, et la digue a été protégée en face du magasin au moyen d'un caisson. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE JONES' FALLS (4 écluses, 1 bassin, 2 ponts).

Deux des enclaves de l'écluse ont été bétonnés et réparés. Le pont tournant qui traverse l'écluse supérieure a été démoli et reconstruit. Beaucoup de gravier et de débris ont été retirés de l'écluse inférieure par notre scaphandrier, qui a aussi réparé le busc d'aval. Un petit quai a été construit à la tête de l'écluse supérieure pour l'usage des petits bateaux. Les deux ponts ont été peinturés et diverses menues réparations ont été faites aux chemins et à la digue, et à la station en général.

DIGUE DE MORTON.

Du gravier a été placé en face de la digue, et de menues réparations ont été faites au plancher et au garde-corps.

PONT DE BRASS'-POINT.

Aucune réparation n'a été faite au pont l'année dernière.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE BREWER'S UPPER MILLS (2 écluses, 1 bassin, 1 pont).

Une grande quantité de clôture en fil de fer tissé a été érigée de "Roundtail" à l'extrémité de la réserve du côté nord du canal—distance de plus d'un mille. Ceci est devenu nécessaire par suite d'un différend de longue durée entre les employés de l'écluse et le propriétaire du terrain avoisinant chaque partie payant la moitié du coût de la clôture. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE BREWER'S LOWER MILLS (1 écluse, 1 pont).

Le viuex pont tournant qui traversait l'écluse a été démoli et reconstruit, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

STATION D'ÉCLUSEMENT DE KINGSTON-MILLS. (4 écluses, 1 bassin, 2 ponts).

Le long pont qui traversait le chenal du déversoir et qui a été construit en bois sur des chevalets a été démoli et remplacé par une belle structure en acier sur des piliers en béton. L'entreprise pour la substructure, consistant en deux culées de béton, en enrochement, en murailles en maçonerie sèche, en chemins, en clôtures, etc etc., a été adjugée à l'entreprise par le ministère à M.M. Fallon frères, de Cornwall, Ont., et la superstructure en acier a été adjugée aux *Hamilton Bridge Works.* La vieille allonge au blockhaus a été en partie démolie et agrandie, et diverses menues réparations ont été faites aux autres maisons des ouvriers de l'écluse. Trois cents verges cubes de pierre ont été tirées de la carrière et mises où il en fallait sur les terrassements, à l'entreprise, par M. J. Keenan, de Kingston-Mills. De menues réparations ont été faites à l'encadrement des vannes et à la station en général. Le mur du bassin donne des signes de son grand âge et il va falloir le reconstruire l'an prochain.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les réparations usuelles du printemps—jointoiement au ciment de la maçonnerie des écluses, le peinturage des portes et des ponts, etc.—ont été faites par nos ouvriers. La pierre pour la réparation des écluses l'hiver dernier a été extraite et taillée à la carrière de Westport, où nous nous sommes transportés il y a un an d'Elgin, vu que cette dernière carrière était épuisée. La pierre est d'excellente qualité, et la carrière elle-même est beaucoup plus convenablement située relativement aux moyens de transport, et en conséquence la pierre coûte d'autant moins cher que celle d'Elgin.

Tous nos forts approvisionnements ont été fournis sur soumissio, les diverses entreprises étant adjugées par le ministère ainsi qu'il suit:

Bois pour portes d'écluse et pont (Pin de la C.-B.) à la *Hurdman Lumber Company.*

Bois de petite dimension et bois de sciage à la *Hurdman Lumber Company,* à la *W. S. Edwards Company,* à responsabilité limitée, à la *Ottawa Lumber Company* et à la *Stewarton Lumber Company.*

Le ciment de Portland requis a été acheté de la *Lakefield Portland Cement Company.*

La peinture a été achetée de MM. Brandram-Henderson, à responsabilité limitée, de Montréal, et l'huile de McColl Frères et Compagnie, de Montréal.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur Rideau a été employé tout l'été dernier à creuser un chenal de 50 pieds sur les terrains inondés à travers la baies Sawlog, et il en a complété environ la moitié. Cette coupe une fois terminée va sauver plus d'un mille de distance de Poonamalie à Oliver's-Ferry. Le dragueur a aussi creusé un petit chenal vis-à-vis l'abri des chaloupes à la tête de l'écluse isolée de Smith's-Falls. Une nouvelle machine oscillante a été achetée pour ce dragueur de MM. Beatty et Compagnie, de Welland; et un nouveau chaland a houille a été construit pour ce dragueur cet hiver à Ottawa. Le remorqueur *Loretto* a été employé la saison dernière à remorquer les chalands et à délivrer le bois, la pierre, la peinture, l'huile, le long du canal, et aussi au travail de l'inspection.

Il a été outillé d'un appareil à vapeur à gouverner Nash Century, qui n'est pas encore posé bien qu'il soit à bord.

Suit un état de l'eau haute extrême et de l'eau basse extrême sur les buscs d'aval des écluses inférieures d'Ottawa et de Kingston-Mills respectivement, du 1er avril au 31 mars 1910.

ECLUSE D'OTTAWA, N° 1.

| Eau haute. | | | Eau basse. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | pds. | pcs. | | pds. | pcs. |
| 30 avril | 18 | 7 | 1er avril | 9 | 6 |
| 28-29 mai | 26 | 10 | 1er mai | 18 | 7 |
| 1er juin | 26 | 2 | 30 juin | 15 | 5 |
| 1er juillet | 15 | 2 | 23 juillet | 11 | 7 |
| 1er août | 14 | 9 | 30-31 août | 10 | 0 |
| 21-23 sept | 10 | 2 | 3-6 sept. | 9 | 9 |
| 7-8 oct | 10 | 0 | 18 oct. | 9 | 0 |
| 25-27 nov | 9 | 10 | 7-8 nov | 9 | 1 |
| 15 déc | 10 | 10 | 9-13 déc | 9 | 8 |
| 24-26 janv | 9 | 9 | 20 janv | 8 | 10 |
| 1er fév | 9 | 5 | 27-28 fév | 8 | 1 |
| 31 mars | 12 | 9 | 1er-3 mars | 8 | 2 |

ECLUSE DE KINGSTON-MILLS, N° 47

| Eau haute. | | | Eau basse. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | pds. | pcs. | | pds. | pcs |
| 28-30 avril | 8 | 9 | 1er avril | 8 | 2 |
| 31 mai | 9 | 0 | 11-18 mai | 8 | 8 |
| 1-5 juin | 9 | 0 | 29-30 juin | 8 | 9 |
| 1-2 juillet | 8 | 9 | 26-29 juillet | 8 | 6 |
| 1-5 août | 8 | 7 | 22-31 août | 8 | 4 |
| 1er sept | 8 | 4 | 23-30 sept | 7 | 8 |
| 11-12 oct | 7 | 9 | 28-31 oct | 7 | 4 |
| 1er-14 nov | 7 | 4 | 15-30 nov | 7 | 3 |
| 1er-3 déc | 7 | 2 | 24-31 déc | 6 | 11 |
| 1er-11 janv | 6 | 11 | 28-31 janv | 6 | 8 |
| 20-28 fév | 6 | 8 | 7-10 fév | 6 | 6 |
| 30-31 mars | 8 | 0 | 1er mars | 6 | 8 |

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, Soc. Can. I.C.,

*Ingénieur surintendant*

M. W. A. BOWDEN, I.C.,
Ingénieur en chef intérimaire des canaux,
Ottawa, Ont.

# CANAL DE LA TRENT

BUREAU DU SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 26 mai 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon rapport annuel de l'entretien et de l'exploitation du canal de la Trent pour l'exercice du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

La longueur du canal complétée est la même que l'année dernière, savoir 160 milles.

La navigation s'est ouverte et s'est fermée dans les différentes divisions ainsi qu'il suit:

Division allant du lac Simcoe à Fenelon-Falls, ouverture le premier mai, fermeture le 1er novembre.

Division allant de Fenelon-Falls à Lakefield, ouverture le 21 avril, fermeture le 20 novembre.

Division allant de Lakefield à Peterborough, ouverture le 10 mai, fermeture le 15 novembre.

Division allant de Peterborough à Healey's-Falls, ouverture le 17 avril, fermeture le 27 novembre.

Les ouvrages qui suivent ont été exécutés durant l'année.

### HASTINGS.

Le pont de la grande route a été replanchéié.

### LAC DU RIZ.

Une nouvelle pile a été construite pour le phare à l'embouchure de la rivière Otonabi. Le pont de Hall's-Landing a été réparé.

### RIVIÈRE OTONABI.

Il a été fait beaucoup de dragage à Yankee-Bonnet. Il y a maintenant un superbe chenal de neuf pieds d'eau à cet endroit, qui jusqu'à présent était l'endroit le plus dangereux entre Peterbourough et le lac du Riz.

### ÉCLUSE N° 7, (PETERBOROUGH).

L'écluse et le pont ont été repeinturés. Une petite maison a été construite pour le gardien du pont.

### ÉCLUSE HYDRAULIQUE DE PETERBOROUGH.

L'écluse hydraulique a été repeinturée.

### DE PETERBOROUGH À LAKEFIELD.

Le canal, de l'écluse hydraulique de Peterborough aux terrains de golf, distance d'un mille et demi, a été enroché des deux côtés. De Nassau à Lakefield, distance

d'environ 6 milles, la levée est du canal a été enrochée. . .nviron trois milles de clôture ont été construit dans cette division. Les maisons des écluses ont été repeinturées et beaucoup de dragage et de forage ont été faits à l'entrée de l'écluse à Lakefield. Un nouveau glissoir et une pile ont été construit à la digue n° 5.

LAKEFIELD.

Un abri de 20 x 30 pieds pour l'utilité du public a été construit au quai de Lakefield. La maison de l'éclusier a été réparée et repeinturée.

DE LAKEFIELD À YOUNG,S-POINT.

Les barrages flottants qui séparent le chenal des bateaux du chenal des marchands de bois entre ces deux endroits ont été réparés et pourvus de nouvelles chaînes.

YOUNG,S-POINT.

Le bureau a été rebâti et repeinturé. De nouveaux valanciers ont été posés aux portes d'écluses, et le terrain a été nivelé.

STONY-LAKE.

Nombre de quais particuliers, qui ont été submergés par le fait que le gouvernement a exhaussé le niveau de l'eau du lac Rocheux *(Stony)* pour les besoins de la navigation, ont été élevés proportionnellement. Les chenaux des bateaux ont été balisés .

BURLEIGH-FALLS.

Le pont qui traverse le Creek Perry a été reconstruit ainsi que les approches.

LOVESICK.

La maison de l'éclusier a été rebâtie. Les portes d'écluse à partir de la ligne d'eau en montant ont été reconstruites.

BUCKHORN.

La nouvelle digue en béton a été reprise des entrepreneurs. Les immeubles du gouvernement ont été repeinturés.

BOBCAYGEON.

Une nouvelle maison pour l'éclusier a été construite à Bobcâygeon, et certaines menues réparations ont été faites à la digue.

LAC CHEMONG.

Les barrages ont été réparés. Une rallonge a été ajoutée à la pile du pont tournant.

RIVIÈRE SCUGOG.

La rivière Scugog, du lac à l'Esturgeon à Lindsay, a été tenue en bon état pour les fins de la navigation. Tous les phares ont été repeinturés et mis en bon état, un nombre de nouvelles bouées ont été placées dans la rivière, et les billots submergés ont été enlevés du chenal des bateaux.

LINDSAY.

La culée du pont de la rue de South Lindsay a été réparée et le pont a été replanchéié.

FENELON-FALLS.

Beaucoup de travail a été exécuté à Fenelon-Falls au cours de l'année dernière. Un nouveau trottoir en béton a été posé à l'écluse, il a été fait du gazonnement, et des jets d'eau ont été installés pour arroser le gazon. Un trottoir en béton a été posé en face de la maison de l'éclusier et le terrain a été nivelé.

Le travail de creusement du chenal de lac Cameron à l'écluse a été continué et un bassin de virement a été complété à l'est du pont du chemin de fer. Ce bassin a 200 pieds de long sur 175 pieds de large. Du pont du chemin de fer Grand-Tronc au lac Cameron, distance d'environ 800 pieds, il y a un superbe chenal. Ce chenal a cinquante pieds de largeur au pont de chemin de fer et environ 200 pieds à l'entrée du lac, et une profondeur de neuf pieds. La moyenne de l'épaisseur des matières draguées a été d'environ cinq pieds. Elles ont servi a faire un brise-lames du côté nord du pont, du chemin de fer au lac, et, du côté sud, d'un endroit qui est à environ 350 pieds en aval jusqu'au pont du chemin de fer et à l'extrémité de l'entrée ouest.

Un magasin et un hangar à houille ont été construits à Fenelon-Falls.

La pile-culée à l'extrémité sud de la digue à partir du bord de l'eau a été reconstruite. Une nouvelle plate-forme a été construite au-dessus du canal d'alimentation de la *Lindsay Light Heat and Power Company.* Un nouveau jeu d'aiguilles a été fourni ici, et un nouveau jeu de treuils a été mis en place.

EN AVAL DE FENELON-FALLS.

Dans la rivière en aval de Fenelon-Falls, une pile de 16 pieds x 24 pieds a été reconstruite à partir du bord de l'eau, de quatre rangs de bois, et chargée de pierre. Cette pile sert aussi de barrage pour les billots.

ROSEDALE.

Quelques menues réparations ont été faites à la vieille écluse. Le pont a été replanchéié.

COBOCONK.

Le débarcadère a été réparé et remplie de pierre jusqu'à la grève.

BEAVERTON.

Un phare a été érigé à l'entrée du port de Beaverton, et le chenal à l'entrée du port a été balisé.

LAC SIMCOE.

L'entrée du canal a été balisée et quelques menues réparations ont été faites au phare.

DU LAC SIMCOE À L'ÉCLUSE N° 4.

Tout le bois flotté et les autres débris ont été enlevés du chenal, de la clôture a été faite du côté nord près de la voie du chemin de fer Grand-Tronc, le pont à haut niveau qui traverse le canal sur le chemin de fer Grand-Tronc a été repeinturé, la porte ouest de l'écluse n° 4 a été réparée, et le chemin de l'écluse n° 5 a été réparé. Un nouveau puits a été foncé à l'écluse n° 5, et une petite langue de terre de seize pieds et demi de largeur en travers du lot n° 10, immédiatement au sud

du terrain du canal de la Trent, a été acquise par le ministère, afin d'avoir assez de terrain pour construire un égoout.

DE L'ÉCLUSE N° 4 AU PONT DU CHEMIN DE LA FRONTIÈRE.

Le couronnement et l'empierrement du côté sud du canal près de l'écluse n° 3 ont été réparés. La maison de l'éclusier à l'écluse n° 3 a été repeinturée. Quatre cent cinquante pieds d'égout en tuiles ont été relevés et la tranchée creusée plus profondément, puis les tuiles ont été replacées, et cent pieds d'égout ouvert ont été construites avec sortie vers l'ouest près de la digue n° 3. Le pont de fer qui traverse le canal au chemin du Portage près de Keans a été replanchéié, et un affouillement à l'extrémité du pont au chemin Trespass a été réparé. Le chenal qui est immédiatement à l'ouest de l'écluse 2 a été approfondi en creusant une distance de soixante pieds. Il a été fait environ 365 pieds d'empierrement du côté nord du canal près de la digue 3, environ 480 pieds près de la digue 2, 60 pieds à un endroit près de la digue 3, et 130 pieds du côté sud du canal vis-à-vis l'immeuble "Kean". Il a été fait 1,670 pieds d'empierrement du côté sud du canal, et 500 pieds du côté nord du canal de l'écluse 2 à l'écluse 1. Les portes de l'écluse 2 ont été réparées et un puits a été creusé à cet endroit.

DU PONT DU CHEMIN DE LA FRONTIÈRE À L'ÉCLUSE HYDRAULIQUE DE KIRKFIELD.

Une grande quantité de bois a été tirée du canal à cet endroit. Ce bois descend des biez inondés du canal, et, si on ne l'enlevait pas il causerait un sérieux embarras à la navigation. Un affouillement près de l'immeuble "Bishop" à Balsover a été réparé, puis on l'a enroché. Un petit affouillement causé par les hautes eaux du printemps dernier, sur le chemin qui est au nord du pont à haut niveau dan sla quatrième concession, a été réparé, et 40 pieds d'enrochement ont été faits à cet endroit.

ÉCLUSE HYDRAULIQUE DE KIRKFIELD.

De grandes améliorations ont été exécutées à l'écluse hydraulique de Kirkfield au cours de l'année dernière. De nouvelles clôtures ont été érigées, une grande quantité de peinturage a été faite, et l'on a adopté un plan général d'embellissement du terrain qui entoure l'écluse et la maison de l'éclusier.

DE L'ÉCLUSE HYDRAULIQUE DE KIRKFIELD AU LAC BALSAM.

192 perches de clôture en fil métallique ont été érigées de la ligne de la ville au chemin de fer Grand-Tronc à l'ouest du canal, et 302 perches de clôture en fil métallique ont été faites de la voie du Grand-Tronc au chemin du Portage, sur le lot 40, à l'ouest du canal.

EAUX DE RÉSERVE.

Il y a de rattaché au canal de la Trent ce que l'on appelle les " eaux de réserve ", qui consistent en de nombreuses rivières et cours d'eau qui ne sont pas sur la route du canal, mais qui en sont les tributaires. Des digues ont été construites à l'embouchure d'un grand nombre des lacs sur ces cours d'eau, et l'eau est retenue jusqu'au moment où la sécheresse de l'été ou la saison d'automne peut en faire naître le besoin pour la navigation ou les nécessités de la force motrice. Du travail considérable a été fait sur ces eaux au cours de l'année dernière, ainsi que le démontre l'énumération qui suit:

RIVIÈRE AU GOÉLAND (GULL).

*Norland.*—La digue à cet endroit a été réparée.

*Elliott's-Falls.*—Un nouveau plancher en érable a été posé au glissoir de cette digue, de nouveaux poteaux d'arrêt des billots ont été pourvus, et la digue a été mise en parfaite condition.

*Moore's-Falls.*—De nouveaux rouleaux ont été posés et la digue a été réparée en général.

*Digue du Fer-à-Cheval.*—Une nouvelle digue en béton a été construite ici. Cette digue va régler le débit de l'eau dans la rivière au Goéland. La digue actuelle remplace une vieille structure en bois qui est pourrie. La nouvelle digue à une hauteur de 16 pieds à partir du seuil, et elle retient environ 10 pieds d'eau dans le lac du Fer-à-Cheval (*Horse Shoe Lake*), et refoule l'eau dans le lac de la Montagne. La digue à quatre pertuis de 200 pieds, et les piliers ont six pieds de largeur. La culée du côté est a 25 pieds de long à la base. Du côté ouest la culée remonte le courant environ 40 pieds, de manière à établir un repos pour un barrage quand on flotte les billots à la digue.

*Lac Hall.*—La digue qu'il y a entre le lac Hall et le lac Bushkong a été réparée.

*Lac Hawk.*—La vieille digue qu'il y a au lac Hawk a été réparée en y mettant de nouveaux poteaux d'arrêt, et un nouveau jeu d'aiguilles. Une nouvelle plate-forme a été placée sur la digue. C'est une digue de dépôt, il y a un campement à cet endroit pour le gardien des travaux de la rivière au Goéland. Ce campement a été réparé cette année.

*Lac Redstone.*—La digue en pilotis a été réparée, mais il va falloir la reconstruire avant longtemps.

*Lac Keneese.*—La digue a été réparée, et une station d'arrêt a été construite pour remplacer celle qui a été détruite en septembre 1908.

*Lac à l'Aigle.*—La digue a été réparée, et un nouvel appareil a été installé pour actionner les aiguilles.

*Lac Oblong.*—Cette digue a été réparée, et il a été installé de nouveaux rouleaux pour hisser les aiguilles.

*Digue de Big Bob* (*Tp d'Anson*).—Cette digue a été réparée et de nouveaux rouleaux ont été installés.

RIVIÈRE MISSISSAGUA.

*Digue de Scott.*—Le glissoir a été réparé ainsi que la plate-forme, et de nouveaux rouleaux ont été installés.

*Lac au Goéland.*—Un nouveau plancher a été posé à la digue, et l'on a fourni de nouvelles aiguilles. Un jeu de treuils a été installé.

*Digue de Bottle-Lake.*—Quelques nouvelles aiguilles ont été fournies et la digue a été réparée.

RIVIÈRE À LA SAUVAGESSE (SQUAW).

Les digues n^os^ 1 et 2 au sud du chemin de Bobcaygeon ont été réparées. Des planchers d'érable ont été posés aux glissoirs, de nouvelles aiguilles ont été posées, et une plate-forme nouvelle a été placée sur la digue.

RIVIÈRE BRÛLÉE.

*Lac Cushog* (*Tp de Snowden*).—Une nouvelle digue en béton a été construite ici. La digue retient cinq pieds d'eau sur les lacs Cushog, Sawers et Head, une distance de 12 milles.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel a été tenu en parfaite condition. La coque du vieux dragueur *Trent* a été convertie en une cuisine et en une boutique de forge. Les chalands n$^{os}$ 2, 3 et 5 ont été réparés, et le remorqueur *J. B. McColl* a été reconstruit. Ce remorqueur était autrefois connu sous le nom d'*Empire*.

Au cours de l'année nous avons perdu pour cause de décès George Silverthorne, gardien du pont à Bolsover, et David Galloway, gardien de la digue de Norland à la rivière au Goéland.

Aucun accident sérieux ne s'est produit durant toute l'année, et le trafic a été le plus fort qu'il y ait eu de toute l'histoire du canal.

L'eau a été tenue à une hauteur stable et uniforme durant toute l'année, et il n'y a pas eu de plaintes des intéressés à la navigation, non plus que des marchands de bois ni des compagnies de force motrice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. H. McCLELLAN,
*Surintendant.*

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

# CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 23 mai 1910.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1910, couvrant le travail de la construction imputable sur le "capital", canal de la Trent.

## DIVISION ONTARIO-LAC-AU-RIZ.

Cette division comprend les cinquante-six milles et demi de la route de rivière entre Trenton, sur le lac Ontario, et le lac au Riz, qui comprendra, lorsque complétée, neuf milles et demi de canal, treize milles de chenal sous-marin, et trente-quatre milles de rivière profonde dont la largeur moyenne sera d'environ cinq cents pieds. L'ascension entre le niveau de l'eau basse extrême du lac Ontario et le niveau normal de la navigation du lac au Riz est de 369 pieds, élévation qui va être surmontée par 18 écluses allant de 9 à 27 pieds de hauteur. Quatorze digues en béton, avec vannes et pertuis, vont être requises pour la réglementation du débit de la rivière, et à ces digues une force de 75,000 chevaux-vapeur peut raisonnablement se développer au niveau d'eau basse de la rivière, mais cette quantité peut être augmentée quelque peu par une dépense plus forte pour l'approfondissement du coursier de décharge. Le niveau normal de la navigation des étendues naturelles de la rivière et du lac au Riz (*Rice lake*) va être celui du niveau ordinaire de l'été, de sorte que virtuellement aucun dommage ne sera causé par l'inondation des terrains le long de la rivière et des bords du lac. Au rapide les digues vont retenir la rivière à un niveau aussi élevé que possible, qui, dans la majorité des cas, va être moins élevé que le sommet des bords de la rivière. Les canaux et les chenaux dont les côtés paraissent au-dessus de l'eau vont avoir une largeur minima au fond de 80 pieds, sauf dans deux cas de courts canaux en amont des écluses, où la largeur du fond ne va être que de 50 pieds, et les chenaux submergés vont avoir une largeur minima au fond de 100 pieds, et vont être marqués à différents endroits au moyen de petits piliers. Les canaux et les chenaux sous-marins vont avoir une profondeur de 9 pieds.

Il va y avoir seize ponts, dont dix vont être pour les grandes routes et six pour les chemins de fer. Ils vont tous être des travées tournantes ou à bascule, sauf celui pour la ligne mère du chemin de fer Grand-Tronc à la jonction de Trent, qui va être un pont fixe à haut niveau au-dessous duquel il doit y avoir une hauteur de 27 pieds au niveau de l'eau haute dans le lac Ontario.

Les écluses vont être en béton, et vont avoir 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils, avec des sas de 33 pieds de largeur sur 175 pieds de longueur entre les chardonnets. Elles vont pouvoir recevoir des barges de 1,000 tonnes, dont le volume va être d'environ 150 pieds de longueur sur 30 pieds de bau, et un tirant d'eau de 8 pieds. Des jetées d'entrée d'au moins 150 pieds de longueur vont être établies en amont et en aval de chaque écluse. Les écluses vont être remplies au moyen de conduites de 4 pieds de largeur sur 5 pieds de hauteur dans les murs latéraux, qui vont être pourvus de vannes "wagon" pour la réglementation de l'eau. Les portes vont être du type en charpente solide, et les portes supérieures vont dans tous les cas être posées

sur le haut des murs d'ascension. Elles vont être mises en fonctionnement au moyen d'étais ou de barres travaillant avec des treuils à main posés dans les enclaves qui vont être faites dans les bajoyers.

Le coût total de l'amélioration de cette partie de la navigation de la Trent va s'élever à environ $6,750,000, dont le premier crédit a été voté par le parlement au cours de la session de 1907. Le projet comprend l'enlèvement d'environ un million et demi de verges cubes de terre, un million et quart de verges cubes de roc fragmentaire et de roc solide, et la confection d'environ quatre cent mille verges cubes de béton.

Pour les fins de la construction, la division a été subdivisée en sept sections, dont cinq sont à l'entreprise, et pour deux desquelles des soumissions ont été reçues. Sur l'estimation totale du coût de la division environ 75 pour 100 de la somme vont être couverts par les contrats principaux des sept sections sur lesquelles ont été dépensés pour travaux faits et pour matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910, $1,285,092.40.

Les écluses nos 2, 3, 6, 7 et 14 et les digues nos 2, 3, 6, 7, 11 et 12 sont construites.

Les tableaux qui suivent donnent la localité des écluses et des digues, avec leur ascension et leur force hydraulique respectives.

ÉCLUSES.

| No de la section. | No de l'écluse. | Milles de Trenton | Localité de l'écluse. | Ascension de l'écluse. | Niveaux d'eau. En aval. | Niveaux d'eau. En amont. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 1·8 | Trenton Junct'n. | 20 pds. | 241·0 | 261·0 | L'élévation de 241·0 est approximativement le niveau de l'eau basse extrême du lac Ontario, automne de 1895. |
| 1 | 2 | 2·4 | ..... | 20 " | 261·0 | 281·0 | |
| 1 | 3 | 3·9 | Glen Miller..... | 27 " | 281·0 | 308·0 | |
| 2 | 4 | 5·2 | ..... | 18 " | 308·0 | 326·0 | |
| 2 | 5 | 6·4 | ..... | 18 " | 326·0 | 344·0 | |
| 2 | 6 | 7·3 | Frankford ..... | 16 " | 344·0 | 360·0 | |
| 3 | 7 | 13·9 | Glen Ross ..... | 9 " | 360·0 | 369·0 | |
| 4 | 8 | 25·2 | Percy Landing.. | 20 " | 369·0 | 389·0 | |
| 4 | 9 | 26·4 | ..... ..... | 16 " | 389·0 | 405·0 | |
| 4 | 10 | 27·9 | ..... | 24 " | 405·0 | 429·0 | |
| 4 | 11 | 29·6 | Ranney Falls... | 24 " | 429·0 | 453·0 | Les numéros 11 et 12 sont en suite. |
| 4 | 12 | 29·6 | " " ... | 24 " | 453·0 | 477·0 | |
| 5 | 13 | 32·1 | Campbellford. . | 23 " | 477·0 | 500·0 | |
| 5 | 14 | 33·6 | Middle Falls.... | 25 " | 500·0 | 525·0 | |
| 6 | 15 | 36·1 | Crow Bay ... . | 22 " | 525·0 | 547·0 | |
| 6 | 16 | 36·5 | Heeley Falls.... | 27 " | 547·0 | 574·0 | Les numéros 16 et 17 sont en suite. |
| 6 | 17 | 36·5 | ... ..... | 27 " | 574·0 | 601·0 | |
| 7 | 18 | 51·0 | Hastings..... | 9 " | 601·0 | 610·0 | L'élévation 610·0 est le niveau normal du lac au Riz. |

Ascension totale, 369 pieds.

DIGUES.

| N° de la section. | N° de la digue. | Milles du pont de Trenton. | Localité de la digue. | Niveaux de l'eau. Supérieur. | Niveaux de l'eau. Inférieur. | Force motrice. Colonne d'eau en pieds. | Force motrice. Débit à l'eau basse, pieds cubes à la seconde. | Force motrice. Chevaux-vapeur bruts. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 1·7 | Trenton Junct'n | 261·0 | 243·5 | 17·5 | 2,000 | 3,977 | A l'eau basse extrême, élévation de 241·0; du lac Ontario, une colonne d'eau de 20·0 pieds peut être obtenue. |
| 1 | 2 | 2·6 | ..... | 281·0 | 261·0 | 20·0 | 2,000 | 4,545 | |
| 1 | 3 | 4.6 | Glen Miller..... | 308·0 | 281·0 | 27·0 | 2,000 | 6,137 | Une colonne d'eau de 27 pieds peut seule être développée ici du consentement et en compagnie de la Cie Miller Bros., Ltd., qui utilise maintenant une colonne d'eau de 9 pds ici. Au cas où elle ne consentirait pas, une colonne d'eau de 15 pds seulement peut être obtenue à la digue n° 3. |
| 2 | 4 | 5·2 | ..... | 326·0 | 308·0 | 18·0 | 2,000 | 4,000 | |
| 2 | 5 | 6·6 | ..... | 344·0 | 326·0 | 18·0 | 2,000 | 4,000 | |
| 2 | 6 | 8·1 | Frankford..... | 360·0 | 344·0 | 16·0 | 2,000 | 3,636 | La force motrice à cet endroit appartient à la *Trent River Paper Co.*, qui en a développé une partie. Durant l'eau haute au printemps, la colonne d'eau de 16 pieds de la digue peut être quelque peu diminuée. |
| 3 | 7 | 41·2 | Glen Ross ..... | 369·0 | 364·9 | 5·0 | 2,000 | 1,136 | Avec une grosse dépense d'argent une col. d'eau de 9 pieds peut être obtenue ici. Durant l'eau haute la col. d'eau de 5 pds à la digue peut être réduite quelque peu. |
| 4 | 8 | 26·4 | Pied de l'île Myers | 405·0 | 375·0 | 30·0 | 2,000 | 6,817 | Trente pds de colonne d'eau exigent env. 25,000 v. c. de creusement dans le roc du cours. de décharge. 25 pds de col. d'eau disp. sans creus. du cours. 36 pds de col. d'eau peuvent être obte. avec de gr. dép. pr. le creus. du cours. de déch. dans le roc. |
| | 9 | 28·7 | Tête de l'île Myers | 420·0 | 405·0 | 24 | 2.0 | 5,454 | Grande quant. de creus. du cours. de déch. requise pr. arriver à 24 pds de col. d'eau. Envir. 21 pds disp. sans creus. du cour. |
| 4 | 10 | 30.6 | Ranney Falls.... | 477·0 | 429·0 | 48 | 2,000 | 10,908 | La force motrice sur la riv. à cet endroit est possédée et contrôlée par div. part. dont il faudrait obtenir le consent. afin de dével. la col. d'eau de 48 pds dans le voisin. de l'écl. n° 12. Autrement 15·5 pds seule. de col. peuvent être obtenus à la digue n° 10. Le reste, 32·5 pieds devant être développé par une seconde digue construite par entreprise particulière. |
| 5 | 11 | 35·5 | RapideStephens, Campbellford. | 500·7 | 477·0 | 23 | 2,000 | 5,237 | Developpée par la *Seymour Power and Electric Company.* |
| 4 | 12 | 33·0 | Middle Falls.... | 525·0 | 500·0 | 25 | 2,000 | 5,681 | Développée par la municipalité de Campbellford. |
| 6 | 13 | 36·8 | Heeley Falls... | 601·0 | 535·0 | 66 | 1,500 | 11,250 | Une colonne d'eau de 76 pds pourrait être obtenue au coût d'une grosse dépense pour le creusement du coursier de déch. |
| 2 | 14 | 51·0 | Hastings..... | 610·0 | 601·0 | 9 | 1,500 | 1.534 | A l'eau haute la col. d'eau de 9 pds est réduite par le refoulement de l'eau |

Force motrice totale, 74,482 chevaux-vapeur.

*Section N° 1.*—Cette section s'étend de Trenton à Glen Miller à une distance de 4½ milles, sur laquelle il y a trois écluses et digues.

Une entreprise de l'ouvrage a été adjugée à MM. Larkin et Sangster le 10 mars 1908, et la valeur collective des ouvrages faits et des matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 s'est élevée à $507,325.39, ou à environ 90 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les item principaux de l'ouvrage fait sont 205,527 verges cubes de terre, 156,270 de roc solide, et 42,425 de béton. Les écluses et digues n^os^ 2 et 3 sont terminées. Les petits aqueducs qui entrent dans ces écluses et qui en sortent sont en partie creusés et leurs piles d'entrée sont en voie de se construire. La fosse pour l'écluse n° 1 est à se faire, et l'excavation pour le canal en aval de l'écluse est presque finie.

Une des travées fixes de l'extrémité est du pont de grande route de Glen Miller a été enlevée et un pont tournant a été construit pour le remplacer, lequel a été ouvert au trafic à la fin de février 1909.

Les entrepreneurs ont toujours tenu une bonne équipe d'hommes à l'ouvrage, qui a été poussé d'une manière énergique et bien fait, et la fin de la saison va peut-être voir les travaux de la section 1 complètement terminés à la jonction de Trenton du chemin de fer Grand-Tronc et au nord.

*Pont du chemin de fer Grand-Tronc, Jonction de Trenton.*—Une convention a été faite le 9 juin 1909 avec le réseau du Grand-Tronc pour la construction d'un pont destiné à traverser la voie de sa ligne mère de l'autre côté du canal à Trenton-Junction.

L'écluse n° 1 est située immédiatement au nord du remblai du chemin de fer, et ses murs inférieurs sont prolongés au côté sud du chemin de fer, dessein qui permet de se servir d'un pont fixe à haut niveau pour transporter le chemin de fer de l'autre côté du canal. Le pont est imaginé pour trois voies, et prévoit aussi à ce qu'elles puissent être exhaussées à l'avenir de sept pieds. Actuellement l'ouverture sous le pont à l'eau haute dans le lac Ontario et de 27 pieds de hauteur, mais qu'on on aura exhaussé la structure l'ouverture sera de 34 pieds.

Vu le manque d'argent, il n'a pas été fait de travail au pont au cours de l'exercice 1909-10, mais la construction a été commencée par la compagnie de chemin de fer le mois dernier, vu que le pont doit être construit et complété avant que MM. Larkin et Sangster ne puissent compléter les piles de l'entrée d'aval et le chenal de l'écluse n° 1.

*Section n° 2.*—Cette section s'étend de Glen Miller à Frankford, distance d'environ 4 milles et demi, sur laquelle il y a trois écluses et digues.

Une entreprise pour le travail a été adjugée à MM. Dennon et Rogers le 30 mai 1908, et la valeur collective de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 se monte à $159,952.39, ou à environ 26 pour 100 de la valeur du contrat. Les principaux item de l'ouvrage fait sont: 38,709 verges cubes de terre, 29,387 verges cubes de roc solide, et 18,363 verges cubes de béton. La digue n° 6 est finie, sauf le pont qui la traverse, et la digue n° 6 est aussi finie, sauf les piles d'entrée d'aval. Du déblai et une partie des murs d'intérieur pour le petit canal qui relie l'écluse et la digue n° 6 ont été faites. La pile pivot et les culées du pont tournant qui traverse le canal sur la rue Bridge, Frankford, ont été construites, et la *Hamilton Bridge Company* est actuellement à construire la superstructure. Un peu de déblai a été fait à l'emplacement des écluses n^os^ 4 et 5, mais il n'a pas été fait de travail aux digues n^os^ 4 et 5.

L'ouvrage de cette section marche bien tentement, et si les structures qui s'y trouvent doivent être terminées concurremment avec celles des autres sections de la division, il va falloir que les entrepreneurs fournissent plus de matériel et tiennent constamment un plus grand nombre d'hommes et de chevaux qu'ils n'en ont actuellement.

*Section n° 3.*—Cette section s'étend de Frankford à un endroit situé à trois milles à l'ouest de Glen Ross, distance de sept milles et demi. A Glen Ross il y a une écluse et une digue et deux ponts.

Une entreprise pour les travaux a été adjugée à la *Canadian General Development Company* le 24 avril 1908, et la valeur collective de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 s'est élevée à $181,042.32, ou à environ 63 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les principaux item de l'ouvrage fait sont: 10,948 verges cubes de terre, 74,669 verges cubes de roc solide, et 10,226 verges cubes de béton. L'écluse et la digue n° 7 à Glen Ross, et le petit canal en amont et en aval de l'écluse sont terminés. Les ponts qui traversent le canal en amont de i'écluse pour la grande route de Frankford et le chemin de fer Ontario-Central sout aussi terminés et en service. Le pont du chemin de fer Ontario-Central a été mis en service le 29 avril 1909.

La totalité de l'ouvrage de cette section est terminée, sauf le dragage de la rivière, qui n'a pas été touché vu que les entrepreneurs n'ont pas de flotte de dragage sur les lieux, et l'ouvrage peut attendre jusqu'à ce qu'ils puissent en amener une du lac Ontario.

*Section n° 4.*—Cette section s'étend de Adams-Landing, un endroit situé à trois milles à l'ouest de Glen Ross, à Campbellford, distance d'environ 14 milles. Il y a entre Bradley-Bay et Campbellford cinq écluses, trois digues et quatre ponts; et un mille et quart de mur de soutènement en béton pour retenir la rivière dans son passage par la ville de Campbellford, ainsi qu'une grande quantité de déblai de terre et de roc. Depuis deux ans la route du canal à travers Campbellford a été très soigneusement étudiée, et les plans et devis pour l'adjudication des travaux ont été définitivement terminés l'hiver dernier, et les travaux ont été annoncés et il en a été reçu des soumissions le 5 courant.

*Section n° 5.*—Cette section s'étend de Campbellford à Crow-Bay, distance de trois milles. Dans cette section sont deux écluses et digues.

Une entreprise pour les travaux a été adjugée à MM. Brown et Aylmer le 28 septembre 1907, et la valeur collective des travaux exécutés et des matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 s'élève à $342,722.90, soit environ 62 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les principaux item des travaux exécutés sont 65,380 verges cubes de terre, 39,248 verges cubes de roc solide et 31,552 verges cubes de béton. La digue n° 11 (rapide de Stephen), la digue n° 12 et l'écluse n° 14 à Middle-Falls sont entièrement terminées. La seule structure de cette section qui reste à construire est l'écluse n° 13, au rapide de Stephen, qui va être construite cette saison. Le chenal qui conduit de Crow-Bay à l'écluse n° 14 va être terminé de bonne heure cet été; et les entrepreneurs comptent alors transporter leur concasseur de pierre Lobnitz et leur dragueur en bas au biez entre les écluses 13 et 14. La flotte de dragage a été construite sur la baie Crow au cours de l'hiver 1907-8, et a depuis été employée dans la baie.

A Middle-Falls, la municipalité de Campbellford a construit une usine hydro-électrique entre le bord de la rivière et l'écluse 14, qu'elle exploite sous l'autorité du bail n° 18,115. Un développement de 5,700 chevaux-vapeur bruts sous une colonne d'eau de 25 pieds peut être obtenu à cet endroit à l'eau basse de la rivière. Les ouvrages comprenant une abée d'environ 600 pieds de longueur, 11 pieds de profondeur et 50 pieds de largeur taillée dans le roc solide, et une petite usine de force motrice construite de moëllons, avec une chambre de pression en béton en avant divisée en trois compartiments séparée. Il n'a pas fallu faire de travail pour le coursier de décharge. Il y a d'installée à l'heure actuelle une turbine double de 1,470 chevaux-vapeur, directement reliée par un arbre de couche horizontal à un générateur à courant alternant de 750 k.w. Aussi une turbine de 80 chevaux-vapeur reliée à une animateur de courant direct de 55 k.w. Il y a aussi des tableaux de distribution

des instruments frotteurs, de ligne, des parafoudre, une grue mobile à main, et un régulateur du type N. Lombard qui maintient la vitesse normale à ½ pour 100 près. Le courant de 60 cycles triphasé est produit et transmis à 2,400 volts. La station est reliée à la ville par 2½ milles de ligne de transmission sur poteaux en cèdre; les fils conducteurs sont du fil ordinaire n° 000. Dans les limites de la ville il y a 15 milles de ligne de distribution. Son obligation d'éclairage est actuellement d'environ 260 k.w., et elle a jusqu'à date vendu à différentes personnes de la ville 140 chevaux-vapeur. La municipalité a récemment fait avec la *Seymour Company* une convention par laquelle elle s'engage à fournir à la compagnie pendant cinq années 1,000 k.w.; et, en exécution de ce qui précède elle est à installer une turbine de 1,950 chevaux-vapeur et un générateur de 1,000 k.w. Les machines hydrauliques ont été fournies par S. Morgan Smith, et l'appareil électrique a été fourni par la compagnie Allis-Chalmers-Bullock, à responsabilité limitée, excepté le générateur de 1,000 k.w., qui va être fourni par la *Swedish General Electric company.* La municipalité a à l'heure qu'il est un surplus de force motrice qui, elle l'espère, va être bientôt retenu. Si cela se fait, elle a l'intention de procéder au développement total du début minimum de la rivière à son usine de force motrice. L'outillage a été mis en service le 18 septembre 1909.

A la digue n° 11 (rapide de Stephen) la *Seymour Power and Electric Company* a établi une installation hydro-électrique du côté est de la rivière à environ 1,000 pieds en aval de la digue. Cette installation est mise en opération sous l'autorité du bail n° 17,829 donné à M. J. G. C. Kerry, et va développer sous une colonne d'eau de 33 pieds à eau basse environ 5,300 chevaux-vapeur. Les travaux consistent en une abée d'environ 150 pieds de largeur sur 1,000 pieds de longueur retenue entre des murs en béton, une usine de force motrice en béton et un petit coursier de décharge. La superstructure du bâtiment, qui va être entièrement terminé cet été est une maçonnerie de moëllons. L'équipement va se composer de cinq turbines doubles de 870 chevaux-vapeur chacune, avec arbre vertical, installées dans des fosses à fondation distinctes construites en béton armé. Leur fonctionnement est contrôlé par des régulateurs du type Monerett, qui sont imaginés pour fermer automatiquement et complètement les portes de la turbine en quatre secondes s'il survient un accident aux machines. Les générateurs de courant alternant sont du type ombrelle à essieu vertical d'une capacité indiqué de 750 k.w. L'usine est outillée d'un frottoir actionné par les turbines et le moteur posé pour maintenir les champs des générateurs. Elle est aussi pourvue d'une grue électrique fournis par les *Advance Machines Works*, de Walkerville, Ont. Il y a une table de distribution complète et du type moderne, des permutateurs, des bobines de réduction, des parafoudre, etc. Le courant de 60 cycles à triphasé est produit à 2,400 voltes et est porté à un voltage de transmission de 4,400 volts. Les machines hydrauliques ont été fournies par MM. Wm. Kennedy et fils, d'Owen-Sound, Ont., et l'outillage électrique a été fourni par la *Canadian Electric Company,* de Peterborough, Ont. La compagnie a construit un grand réseau de ligne de transmission montée sur des poteaux en cèdre; les fils conducteurs sont du câble d'aluminium de 7 torons n° 2, B.W.G.; elle est assez avancée qu'il peut être délivré de la force motrice à Marmora, Deloro, Tweed, Madoc, Sulphide, Stirling, Belleville et les endroits avoisinants. Le parachèvement de l'outillage était assez avancé l'automne dernier pour que la compagnie commençât à délivrer de la force; de fait, elle a commencé à en délivrer aux mines de Delero le 5 décembre 1909. Depuis cette dat l'outillag a fonctionné tout le temps.

*Section n° 6.*—Cette section s'étend de l'extrémité inférieure de la baie Crow a 1,000 pieds à l'ouest du pont de Heeley-Falls, distance d'environ trois milles. Il y a dans la section trois écluses, une digue et un pont, ainsi qu'une grande quantité de déblai de terre et de roc. Le petit canal à cet endroit est situé du côté ouest de la rivière, et est destiné à remonter les 76 pieds d'ascension qu'il y a entre Crow-Bay et les 14 milles de rivière qu'il y a entre Heely-Falls et Hastings. Les plans et devis

de cette section ont été terminés l'an dernier, et les travaux ont été annoncés au printemps; il en a été reçu des soumissions le 26 avril 1910, et l'entreprise pour la construction de la section a été adjugée à MM. Haney, Quinlan et Robertson.

*Section n° 7.*—Cette section s'étend de Heeley-Falls au lac du Riz, distance d'environ 19 milles. Les principaux ouvrages consistent en une grande quantité de dragage de terre et de roc dans la rivière, une nouvelle écluse et une digue à Hastings, un nouveau pont tournant au pont de la Trent, et de nouvelles jetées conductrices au pont du chemin de fer Grand-Tronc à Hastings.

Une entreprise pour les travaux a été adjugée à la Compagnie Randolph Macdonald, à responsabilité limitée, le 4 janvier 1909, mais à cause du manque d'argent il n'a été fait que $34,049.40 valant de travaux, surtout du dragage et de la fourniture de matériaux jusqu'au 31 mars 1910. La compagnie, l'an dernier, a construit un dragueur, un remorqueur, des chalands et un bateau-foret. L'automne dernier elle a construit un coffrage autour de la fosse pour la nouvelle écluse, et elle est à se préparer à enlever l'eau et à marcher avec le déblai de la fondation et la construction de l'écluse, qui va être terminée cette saison. La nouvelle écluse est située assez loin en aval, du pont de la grande route pour permettre qu'on se serve de murs de prolongement pour que le pont puisse tourner au-dessus au lieu de dessus l'écluse, ainsi que la chose se faisait avec l'ancienne écluse qui a été retirée du service le 15 avril 1910, quand les portes en ont été démontées, et que la digue qui entourait la fosse pour l'écluse neuve a été fermée.

### „ DIGUE DE BURLEIGH-FALLS.

Durant l'automne de 1908 il a été fait un relevé du lac Lovesick dans le but de s'assurer si le niveau du lac, qui est d'environ quatre pieds plus bas que la baie Deer, ne pouvait pas être exhaussé au niveau de cette dernière baie, et ainsi supprimer l'écluse et les digues à Lovesick. Le relevé a clairement démontré que cela pouvait se faire promptement et économiquement, et les plans pour la nouvelle digue en béton à Burleigh-Falls pour remplacer la structure actuelle en bois toute délapidée, originairement construite en 1888, ont été préparés en conséquence. Ce projet comprend pour l'avenir la construction d'une écluse simple à Burleigh-Falls d'environ 27 pieds d'ascension pour remplacer l'écluse qu'il y a à cet endroit et l'écluse d'ascension de quatre pieds de Lovesick.

Une entreprise pour la digue nouvelle, qui va être située à environ 50 pieds en aval de l'écluse actuelle, a été adjugée à MM. Bishop et Buchanan, le 14 décembre 1909. Le travail exécuté et les matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 se sont élevés à $2,194.76. Les entrepreneurs ont délivré du gravier, du bois, etc., et vont continuer les travaux cette saison.

### SECTION DE LINDSAY.

Au cours de l'été de 1908, il a été fait un relevé de la rivière Scugog à Lindsay, avant la préparation des plans et devis pour une nouvelle écluse et une digue à Lindsay, et un nouveau pont à la rue Wellington. Une entreprise pour les travaux a été adjugée à MM. John Ritchie et Cie, le 20 janvier 1909.

La valeur collective des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 31 mars 1910 a été de $31,700.13. Le travail compris dans cette entreprise va être terminé de bonne heure cet été. L'écluse est terminée, et les portes construites l'an dernier par ce bureau à Rosedale ont été montées dans ce mois-ci et l'écluse va être mise en service. La digue a été terminée l'automne dernier et ses pertuis ont sérieusement aidé à maintenir ce printemps un niveau plus uniforme de la rivière qu'on n'en avait encore obtenu, et, à l'avenir, on ne devrait pas avoir d'ennuis tels qu'on en a éprouvés

par suite de l'eau haute excessive et de longue durée en amont de Lindsay à chaque printemps depuis quelques années.

L'écluse actuelle et la digue ont été construites à l'endroit des structures originaires, dont la construction a été commencée par la province du Haut-Canada en 1837 et terminée à l'automne de 1843. L'écluse de 1843 paraîtrait être restée en service jusqu'en 1859, époque ou elle a été convertie en glissoir pour le bois ce qu'elle est demeurée jusqu'en 1870, date à laquelle elle a été reconstruite par la province de l'Ontario, qui a adjugé une entreprise à Thomas Walters le 3 février 1870 pour la reconstruire en bois; et elle fut ainsi remise en service au printemps de 1871. Les murs ont été reconstruits sur les vieilles fondations sans déranger les seuils, et ont encore été renouvelés en 1885.

Quand l'écluse a été terminée en 1843, où quelque temps après, un pont de grande route a été construit pour la traverser; ce pont est resté jusqu'en 1860; il fut alors remplacé par un pont sur la ligne de la rue Lindsay en aval de l'écluse.

La digue originaire a été construite d'une longueur d'environ 246 pieds; mais depuis quelques années elle n'avait que 167 pieds de longueur. En 1882, un glissoir pour les canots et une plateforme ont été construits à l'extrémité de la digue près de l'écluse, ce qui explique en partie la longueur moindre de la digue depuis quelques années. La différence de hauteur entre les seuils de l'écluse et la crête de la digue telle que finie en 1843 semblerait avoir été de 12 pieds, ce qui correspond exactement avec la différence de hauteur qu'il y a actuellement entre les seuils de la vieille écluse et le point le plus élevé de la crête de la vieille digue, ainsi que nous l'avons déterminé avant qu'ils aient été enlevés l'an dernier. Si l'on considère que le sommet des aiguilles des pertuis de la nouvelle digue comme une partie de la crête, la longueur totale de la crête de la nouvelle structure est de 167 pieds, ou le même que l'ancienne longueur, et son élévation est de 46.6, ou au même niveau que le point le plus élevé de l'ancienne crête. La nouvelle digue a deux pertuis à aiguilles de 15 pieds de long sur cinq pieds de profondeur pour donner un cours libre pendant les inondations du printemps et autres.

| — | Distance de la ligne de centre du pont de la rue Lindsay aux chardonnets d'amont. | Longueur de la digue entre les chardonnets. | Couronnement de l'écluse. | Buse d'amont. | Buse d'aval. | Seuil d'amont des aiguilles. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pieds. | Pieds. | | Elévations. Plan de niveau de construction de la nouvelle écluse. | | |
| Ancienne écluse | 191·4 | 133 | 49·6 | 34·6 | 34·5 | 39·5 |
| Nouvelle écluse | 202·9 | 142 | 49·6 | 36·77 | 33·0 | 38·27 |

La ligne de centre de la vieille écluse et de la nouvelle est la même. Le niveau normal de l'eau en amont de l'écluse l'élévation est 46.6, et en aval l'élévation est 40.0.

En avril 1910, une entreprise a été adjugée à la *Hamilton Bridge Works Company,* à responsabilité limitée, pour la superstructure du nouveau pont de la rue Wellington, qui doit être un pont à bascule à tourillons Strauss, comprenant une travée mobile à responsabilité limitée, pour la superstructure du nouveau pont de la rue Wellington, de 73 pieds, qui va être mis en mouvement par l'électricité. L'outillage électrique va être fourni par la *Canadian General Electric Company,* et le tout doit être terminé et prêt à mettre en fonctionnement le 1er septembre 1910.

SECTION DE ROSEDALE.

Les travaux de cette section consistent en un canal qui traverse l'étroite péninsule qui se trouve entre Cameron et le lac Balsam, et une écluse, une digue et du dragage dans la rivière au Goéland (*Gull*) entre l'endroit où elle se raccorde au canal et l'eau profonde du lac Balsam. L'écluse est de la même grandeur que celles de la division Ontario—Lac-au-Riz, et le chenal du canal et de la rivière va avoir 100 pieds de largeur au fond avec une profondeur de 9 pieds au niveau normal du lac. La distance par le nouvau canal entre les contours de 9 pieds dans les lacs Cameron et Balsam est d'un mille huit dixièmes, soit d'un mille deux dixièmes plus courte que par la rivière au Goéland et l'ancienne écluse.

Une entreprise pour la construction de cette section a été adjugée à la *Randolph Macdonald Company, Limited,* le 24 février 1908, et la valeur collective des travaux exécutés et des matériaux fournis jusqu'au 31 mars 1910 s'est élevée à $34,919.74. Les principaux item des travaux faits sont: 195,000 verges cubes de terre, 4,600 verges cubes de roc solide, et 7,740 verges cubes de béton. L'écluse et ses piles d'entrée sont finies, ainsi que le déblai pour le canal, et du dragage a été fait dans le chenal du lac Cameron et dans la rivière au Goéland. Les portes pour l'écluse ont été construites sur le terrain par ce bureau l'an dernier, et montées de bonne heure ce mois-ci, et lors de l'enlèvement du coffrage à la tête du canal cette semaine, l'écluse neuve va être mise en service et la vieille sera fermée à la navigation. La digue, qui est située à 1,500 pieds plus en amont de la rivière que l'ancienne, va être construite cet été, et l'on compte que tous les travaux vont être complétés cette saison, sauf le dragage.

Les améliorations qui sont en cours vont remplacer la vieille écluse en bois et la digue construite par M. Wm. White, qui, en 1869, a fait une convention avec le gouvernement provincial pour cette construction. L'écluse n'a été terminée définitivement et mise en service que tard en 1873. Son entreprise comprenait aussi la construction d'un pont tournant pour traverser la rivière à cet endroit, et le gouvernement fédéral l'a remplacé en 1897 par une travée tournante en acier érigée sur une fondation en béton. En 1897, le gouvernement fédéral a aussi complété le déblai d'un chenal de 90 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur dans la rivière entre la vieille écluse et le lac Balsam, chenal qui jusqu'alors n'avait qu'environ trois pieds et demi de profondeur.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Cette division est subdivisée en deux sections. La section n° 1 s'étend de Cooks-Bay, lac Simcoe, à Holland-Landing, sur l'embranchement est de la rivière Holland, distance de huit milles et demi. La section n° 2 s'étend de Holland-Landing à New-Market, distance de quatre milles et un tiers. Toute la section n° 1 est sur le niveau du lac Simcoe, et l'ascension totale de Holland-Landing à Newmarket est de 43 pieds, que l'on remonte au moyen de trois écluses.

*Section n° 2.*—Une entreprise pour la construction de cette section, qui comprend dragage, a été adjugée à la *Lake Simcoe Dredging Company,* le 30 août 1906.

La compagnie n'avait dragué que 12,392 verges cubes de matières à la fin de la saison de 1907, date à laquelle elle a abandonné le travail, et le ministère l'a repris de ses mains en mai 1908.

Une estimation définitive en faveur de la *Lake Simcoe Dredging Company* s'élevant à $2,465.20 pour le travail exécuté a été adressée au ministère en octobre 1908.

Cette section n'a pas été redonnée à l'entreprise.

*Section n° 2.*—Une entreprise pour la construction de cette section, qui comprend trois écluses, trois digues, quatre ponts de grande route, une jetée et une grande quantité de déblai de terre, d'enrochement, de revêtement de pierre, etc., a été adjugée à M.

John Riley, le 12 février 1908, et cédée par lui à MM. Russell, Dill et Lothian, le 19 février 1908, et par ces derniers, le 3 avril 1908, à la *York Construction Company,* à responsabilité limitée, qui exécute les travaux.

La valeur collective des travaux exécutés et des matériaux fournis jusqu'au 31 mars 1910 s'est élevée à $225,062.32, ou à environ 37 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les principaux item des travaux exécutés sont: 420,000 verges cubes de terre, 10,050 verges cubes de béton, 13,150 pieds courants de pilotis, 4,600 verges cubes de revêtement en pierre mis en place, et 12,740 verges cubes de corroi. Il y a de livré sur les travaux prêts à être posés 4,590 verges de revêtement de pierre, tous les renforts d'acier qu'il faut pour les digues, le bois pour les aiguilles, les enclaves pour les chardonnets des écluses 1 et 2, etc. L'écluse et la digue n° 3, situées à environ un mille en aval de la rue Huron, Newmarket, sont terminées, sauf les piles d'entrée d'aval de l'écluse et le pont de piétons qui traverse la digue. La jetée de Newmarket est à moitié construite, et elle sera terminée cette saison, ainsi que l'écluse et la digue n° 3, et le mille de canal qui les sépare. Environ 52 pour 100 des déblais de la section ont été faits, et les entrepreneurs ont l'intention de consacrer la plus grande partie de leur énergie à compléter cette partie des travaux cette saison, et dans ce but la pelle à vapeur a été transportée en aval au biez 1.2; et les biez 2.3 et Newmarket vont être terminés par des grattes conduites par des attelages, et le biez du lac Simcoe, en aval de l'écluse n° 1, va être creusé au moyen d'un appareil à câble érigé l'an dernier pour cette fin. Le pont de Green-Lane, situé à un demi-mille en aval de l'écluse n° 3, est terminé et en service. Il n'a pas été fait de travail aux écluses 1 et 2, non plus qu'au pont de haut niveau pour le chemin de Bradford.

*Pont du chemin de Queensville.*—Ce pont traverse l'embranchement est de la rivière Holland, à environ deux milles au nord du chemin de Bradford, Holland-Landing. Une entreprise pour la substructure du pont a été adjugée à MM. D. Conroy et Fils, le 1er décembre 1906, et le travail a été définitivement complété par eux en juin 1908. Une estimation définitive pour les travaux s'élevant à $18,212 a été adressée au ministère en janvier 1909.

Une entreprise pour la superstructure du pont a été adjugée à la *Dominion Bridge Company,* le 12 octobre 1906, pour $4,872, et elle a terminé les travaux le 21 août 1907, et le pont a été mis en service cet automne-là.

*Service de l'eau.*—L'an dernier toute la vallée entre Newmarket et Aurora a été relevée et couverte de sections transversales dans le but de déterminer l'emplacement et la grandeur des digues-réservoir qu'il faut pour la fourniture de l'eau au canal entre Newmarket et Holland-Landing. Des plans à cette fin sont à se préparer. En juin dernier, des déversoirs-compteurs en béton ont été construits dans la rivière au sud de Newmarket, ainsi que dans l'embranchement Bogartown de la rivière, et des observations trihebdomadaires et plus fréquentes les temps de pluie ont été prises depuis dans le but de déterminer exactement et d'une manière positive le cours de la vallée. Ces observations seront continuées jusqu'à ce que les réservoirs aient été construits et terminés.

PONTS.

Une entreprise a été adjugée à la *Hamilton Bridge Works Company,* à responsabilité limitée, le 10 octobre 1908, pour la construction et l'érection de six ponts tournants de grande route et d'un pont tournant de chemin de fer.

Les ponts tournants de grande route de Glen Millar, de Glen Rosset et de Green Lane sont terminés et sont en service. La travée tournante pour le chemin de fer Ontario-Central à Glen Ross est aussi terminée et a été mise en service. Le pont de grande route de Frankford a été construit, mais il ne sera mis en service que quand les approches en auront été terminées par les entrepreneurs de la substructure. Les travées de grande route pour la rue Yonge, Holland-Landing, et le chemin de la se-

conde concession, section 2, division de la rivière Holland, sont fabriquées, et remisées dans les cours de la compagnie à Hamilton, et prêtes à expédier.

Le 6 avril 1910, une entreprise a été adjugée à la *Hamilton Bridge Works Company,* à responsabilité limitée, pour la construction et l'érection d'un pont à bascule à tourillons, du type Strauss, pour la rue Wellington, Lindsay, conformément aux plans et devis préparés par la *Strauss Bascule and Concrette Bridge Company,* de Chicago. Ce pont va avoir une portée mobile de 73 pieds, et il doit être prêt à servir le 1er septembre prochain. Il va très probablement être le premier pont de cette espèce qui ait été construit et érigé au Canada.

### VENTELLES MOBILES POUR LES ÉCLUSES.

Une entreprise pour la construction et l'érection des ventelles mobiles qu'il faut pour les conduites de remplissage des nouvelles écluses et les pertuis régulateurs du canal a été adjugée à la *Dominion Bridge Company,* à responsabilité limitée, le 5 octobre 1908. Depuis cette date les vannes pour les écluses 7 et 14 de la division Ontario— Rice-Lake et celles de l'écluse de Rosedale ont été installées, et la compagnie est actuellement à installer celles des écluses 2, 3 et 6 de la division Ontario—Rice-Lake. Une grande partie du métal requis pour le reste des ventelles est fabriquée et remisée dans les cours de la compagnie à Dominion, P.Q., prête à expédier.

La ventelle mobile est un type modifié de la ventelle "Stoney". On peut la décrire comme une porte en fer à contrepoids montée sur deux paires de grandes roues qui voyagent sur des rails assujétis à un cadre en acier rigide fixé dans les murs latéraux des puits formés au-dessus des conduites dans les murs en béton des écluses. Les contrepoids voyagent sur des guides et suivent le mouvement des ventelles. Les caractéristiques de la soupape sont:—que le centre de gravité est toujours sur les rails par l'entremise des roues; et les sceaux d'eau verticaux et horizontaux supérieurs de l'écluse sont faits de plaques de bronze ajustables qui établissent un contact de surface plane avec les côtés polis des rails guides en acier fondu, et l'assiette supérieure sur le cadre des vannes respectivement. Les sceaux ne rendent pas la vanne absolument étanche. Les vannes sont établies du côté d'aval de leurs puits respectifs, et les vannes et les sceaux qu'elles portent peuvent être ajustés et sortis pour être replacés et réparés sans qu'il soit besoin d'un scaphandrier. et sans que soient dérangés les treuils qui travaillent au sommet des puits. Les ouvertures des vannes ont quatre pieds de largeur sur cinq pieds de hauteur, et les vannes sont imaginées pour travailler sous l'opération de colonnes d'eau variant de 4 à 40 pieds.

Le 5 mars 1909 la *Dominion Bridge Company* a fait une série d'épreuves pour découvrir l'effort de traction qu'il faut pour faire opérer les vannes. Un jeu de rails a été placé horizontalement, et les épreuves ont été faites à sec. Avec la vanne seule, pesant 2,300 livres sans autre charge extérieure, tout l'effort de traction requis pour la remuer a été de 65 livres. Une charge de 40,000 livres a alors été mise sur le dos de la vanne, et tout l'effort de traction requis pour la remuer a été de 1,500 livres; quand a été répétée l'épreuve sur la vanne non chargée à la fin des épreuves, l'effort de traction requis s'est trouvé réduit à 55 livres. Un dynamomètre a été employé pour mesurer la traction dans chacun des cas. L'effort de traction pour faire agir la vanne a été de moins de 4 pour 100 de toute la charge dans toutes les épreuves.

Quand les vannes ont été installées à l'écluse de Middle-Falls, il s'est présenté une occasion d'en faire l'essai sous la chute d'une colonne d'eau de 11 pieds. Deux hommes ont facilement et complètement ouvert la vanne (5 pieds d'ascension) en trente secondes, et un seul homme en un espace de temps de 45 à 75 secondes. La vanne s'ouvre facilement pour les premiers 12 ou 15 pouces; il se produit alors une augmentation perceptible de la charge pendant quelques secondes seulement, qui dis-

paraît rapidement aussitôt que la soupape s'élève. Jamais la charge n'a tenté de réagir sur les leviers horizontaux (4 pieds de rayon) des treuils, et la prise des leviers a pu être relâchée en tout temps dans toute condition de charge sans que le treuil eût renversé contre l'opérateur; la charge était fermement retenue par le frein mécanique dont les treuils sont munis. Chaque fois que les opérateurs lâchent les leviers, l'action contraire des manivelles n'a été que de 2 ou 3 pouces au plus, quand la prise a été relâchée.

Les épreuves qui suivent ont été faites aux boutiques de la *Dominion Bridge Company*, à Dominion, sur l'un des trains mécaniques susmentionnés le 5 février 1909. 1909.

Un levier de 96 pouces de longueur réelle a été attaché à la roue dentée du frein, et un levier semblable à l'essieu du frein en dessous des disques du frein. De la force manuelle a été appliquée au levier pour lever une charge portée sur une plate-forme et suspendue par une amarre au-dessus d'une poulie pour de là aller au deuxième levier en dessous du disque du frein. Une charge produisant une torsion de 6,970 livres au pouce sur l'essieu du frein a été facilement soulevée et complètement contrôlée par un seul homme. Une charge produisant une torsion de 14,440 livres au pouce sur l'essieu du frein a été facilement soulevée et complètement contrôlée par deux hommes. Une charge produisant une torsion de 25,100 livres au pouce sur l'essieu du frein, a été aisément soulevée et complètement contrôlée par quatre hommes. Dans tous les cas un seul homme a pu complètement contrôler la descente de la charge, et le frein a automatiquement retenu la charge quand on lâchait les manivelles; on n'a pu observer que quelques pouces de retour à l'extrémité du levier à main en le relâchant à un moment quelconque des épreuves.

9,800 livres comme charge maxima sur la chaîne de la vanne a été la base de force, avec un contrepoids de 1,800 livres, ce qui laissait une charge nette de 8,000 livres dont devait s'occuper le treuil. La torsion de l'essieu du frein requise pour s'occuper de cette charge, c'est-à-dire, pour la soutenir, était estimée à 16,000 livres au pouce.

On décida alors de faire l'épreuve de la limite d'utilité du frein, et une charge produisant une torsion de 46,000 livres au pouce à l'essieu du frein a été appliquée; aucun essai n'a été fait de lever cette charge à la main, mais la descente de la charge a été facilement contrôlée par un seul homme déployant un soin ordinaire. Le frein a commencé à glisser avec cette charge, qui peut être considérée comme sa limite d'utilité. Aucun signe de faiblesse n'a été trouvé à l'examen du frein, ni avant ni après l'application de cette charge.

### MACHINES POUR MANŒUVRER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Une entreprise a été adjugée à M. Herbert B. Collier le 7 mai 1909 pour la fourniture et la livraison des machines pour manœuvrer les portes, appareils de suspension et des pivots qu'il faut pour les portes des nouvelles écluses le long du canal.

Les machines pour manœuvrer les appareils de suspension et les pivots pour les portes des écluses de Rosedale et de Lindsay ont été installés, et ceux pour l'écluse n° 3, division de la rivière Holland, et pour les écluses 2, 3, 6, 7 et 14 de la division Ontario—Rice-Lake, ont été livrés et en partie installés.

L'entrepreneur a aussi terminé et remise prêt a être expédié quand on en aura besoin dans les boutiques de la compagnie Wm. Hamilton à Peterborough, une grande partie des machines, des appareils de suspension et des pivots requis pour les autres écluses comprises dans son contrat.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

*Ciment.*—Environ 81,500 barils de ciment ont été employés aux travaux au cours de l'année. Il a été fourni et livré à l'entreprise par la *Lakefiled Portland Ciment Company.*

*Portes d'écluse.*—Les portes d'écluse pour les écluses de Rosedale et de Lindsay ont été construites par ce bureau à Rosedale l'an dernier. M. Jas A. Hadcock en a été immédiatement chargé, et il a exécuté le travail de première classe et en ouvrier consommé. Les portes sont du type de charpente solide et elles sont construites en pin de la Colombie-Britannique fourni par MM. Mason, Gordon et Cie, de Montréal, et le travail en métal a été fabriqué et livré par la *William Hamilton Company,* de Peterborough.

Les portes de l'écluse de Rosedale ont été montées la semaine dernière, et celles de l'écluse de Lindsay sont à se livrer et elles vont être montées cette semaine.

*Etude des lacs.*—Aucune carte de la chaîne des lacs qui font partie de la navigation de la Trent n'avait jamais été faite, et, dans le butde préparer une série complète de cartes dignes de confiance de ces eaux de l'intérieur, des relevés hydrographiques des lacs ont été commencés il y a deux ans, et continués par intervalles depuis ce temps. Les ouvrages de campagne pour les relevés des lacs Rice, Lovesick, Sturgeon, Cameron et Balsam et de la rivière Otonabi sont virtuellement terminés, et l'hiver prochain le relevé des lacs Katchewannoe, Clair, Stoney, Deer, Buckhorn et Pigeon va être fait. Bien peu de travail de bureau se rapportant à ces cartes a encore été fait.

A l'automne de 1908, le service géodésique du ministère des Travaux publics a tiré une ligne de niveaux précis d'après une donnée du lac Ontario à Brighton allant à Orillia, par voie du chemin de fer Grand-Tronc à Trenton, et de là par le chemin de fer Ontario-Central à Anson-Junction, et de là par la division Midland du Grand-Tronc, à Orillia, où elle s'est raccordée avec leur ligne de niveaux Toronto-North-Bay tirée quelques années auparavant relativement aux études du canal de la baie Georgienne. Depuis ce temps, ce bureau a tiré des lignes auxiliaires de ces lignes de niveaux entre Peterborough et Lindsay, par voie des lacs, et entre Lindsay et Rosedale, afin que les relevés hydrographiques des lacs et tous les travaux qui s'y rattachent puissent à l'avenir être rapportés à une donnée commune, savoir: le niveau moyen de la mer à New-York.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

*Ingénieur surintendant.*

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAUT-SAINTE-MARIE, 1er avril 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les améliorations qui sont en cours à l'entrée supérieure du canal du Saut-Sainte-Marie, pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

### DRAGAGE DE L'ENTRÉE SUPÉRIEURE.

L'entreprise adjugée à M. C. S. Boone pour l'approfondissement et l'élargissement du chenal dans les battures de Vidal situées à environ deux milles en amont de l'écluse, a été amenée à une terminaison satisfaisante le 12 novembre 1909, et a donné un chenal de 500 pieds de large et de 21 pieds 5 pouces de profondeur à l'eau basse.

Une entreprise a été adjugée à M. T. T. Collins pour l'élargissement du chenal du côté nord de l'extrémité est de la pile nord (en construction), et passant à travers les battures de Vidal. Le travail a été commencé à cette entreprise le 27 octobre 1909, mais à cause de la tardivité de la saison, il s'est fait peu de chose.

### PHARE D'ALIGNEMENT—ENTRÉE SUPÉRIEURE.

Durant la saison prochaine il est question de changer de place le phare d'alignament et d'enlever une petite batture dans le voisinage du phare. Le phare se trouve dans les limites du chenal amélioré et est bien dans le chemin des vaisseaux qui tournent entre le chenal supérieur et le biez de l'écluse du canal. Le ministère de la Marine va installer un feu permanent pour le chenal supérieur en dehors des limites du chenal.

### ÉTUDES POUR UNE ÉCLUSE ADDITIONNELLE POSSIBLE AU SAUT.

Durant la fin de l'année des relevés préliminaires ont été commencés pour un nouveau chenal des navires projeté. Trois lignes ont été tracées, sur lesquelles des niveaux ont été pris, l'un au nord du canal actuel et deux au sud. D'après les renseignements obtenus la ligne le plus au sud est censée comme la plus favorable. Les études, jusqu'à présent, ont été d'une nature bien préliminaire, et beaucoup de données doivent être recueillies avant que l'emplacement le plus favorable pour un nouveau canal puisse être déterminé. La saison prochaine on se propose de faire le sondage des approches possibles et de réunir les données qui vont être nécessaires pour préparer l'estimation approximative du coût d'une écluse pour faire face aux besoins de l'accroissement estimé et du développement du commerce des lacs.

L'étude des besoins d'une entreprise aussi importante doit être l'objet de l'attention la plus soigneuse de ceux qui sont chargés de la développer, et elle ne devrait pas être entravée par le temps, ce qui arrive si souvent pour les grandes entreprises publiques, que l'on commence parfois avant que les plans n'aient été préparés.

Je désire attirer l'attention sur quelques faits qui sont venus devant moi et qui m'ont porté à croire que le temps est maintenant propice pour une considération sérieuse des besoins d'une nouvelle écluse dans un avenir prochain du côté canadien des chutes Sainte-Marie.

A l'heure qu'il est, le gouvernement des Etats-Unis a entrepris la construction d'une écluse nouvelle qui doit être connue sous le nom d'"écluse Davis", et est à considérer une autre écluse de dimensions semblables à l'écluse Davis, qui doit avoir 1,350 pieds de longueur sur 80 pieds de largeur entre les murailles, avec une profondeur de vingt-cinq pieds à l'eau basse sur le seuil. Le travail a déjà été commencé, et l'on compte que la nouvelle écluse Davis va être mise en service en l'année 1914.

Le besoin immédiat de cette nouvelle entreprise a été éloquemment démontré au cours de la saison actuelle de navigation. Des accidents graves se sont produits à l'écluse canadienne et à l'écluse Poe, qui pourraient être déclarés inévitables, avec le résultat que pendant des jours de suite, pendant que les réparations se pressaient pour mettre l'écluse en service, des délais dispendieux ont été imposés au trafic des lacs. Dans une occasion le nombre des vaisseaux qui attendaient l'éclusement et qui attendaient à l'ancre a atteint le chiffre énorme de quatre-vingts, représentant environ 45,000 tonnes de cargaisons retardées dans la transmission. Le délai imposé à quelques-uns des vaisseaux a atteint trois jours. En dehors du trait des accidents, il est à noter fréquemment qu'une légère congestion du trafic va entraîner la perte d'autant que de six heures et plus, qui, si les mêmes conditions se présentaient fréquemment, s'élèveraient à la valeur d'un voyage additionnel ou plus aux vaisseaux ainsi retenus.

Les chenaux qui séparent les lacs ont été approfondis pour donner un plus grand tirant d'eau que n'en permettent les écluses actuelles du Saut-Sainte-Marie, et avec l'ouverture de la nouvelle écluse Davis, un accroissement de deux pieds de tirant d'eau va être fourni; avec un marge additionnelle de quatre pieds pour rendre plus facile le passage des vaisseaux à l'entrée et à la sortie de l'écluse.

La profondeur des chenaux qui relient les lacs a été augmentée depuis l'ouverture de l'écluse canadienne et de l'écluse de Poe de quatre pieds et demi, et dans l'approche d'aval de l'écluse sanadienne le chenal a été approfondi de trois pieds durant la même période. D'après ce qui précède on peut inférer qu'il y a 1½ pied de plus d'eau que dans l'approche du canal canadien à l'entrée d'aval. Ceci signifie qu'il y a 2 pieds neuf pouces de plus d'eau qu'il n'y en a sur le fond de l'écluse canadienne.

Cette profondeur additionnelle de quatre pieds et demi qu'il y a dans les chenaux qui relient les lacs donne une profondeur de 24 pieds quand le lac Huron est au niveau de l'eau basse (élévation 579.00), ce qui signifie pour le chargement un tirant d'eau de 20 pieds à l'eau basse extrême qui va se porter à 22 pieds durant la saison de navigation.

On ne compte pas qu'on puisse obtenir plus que 21 pieds de profondeur dans les chenaux qui relient les lacs, bien que la nouvelle écluse Davis quand elle sera complétée passe par un tirant deau de 24 pieds, mais l'assurance de ce tirant d'eau dans les chenaux signifierait une somme énorme de traval au coût d'une grande dépense..

Avec la profondeur qu'on peut maintenant atteindre, on surveille soigneusement le niveau de l'eau, et l'on profite de toute augmentation pour charger les vaisseaux plétée passe par un tirant d'eau de 24 pieds, mais l'assurance de ce tirant d'eau dans plus fort. Un tirant d'eau enregistré est publié des bureaux du canal, et on l'obtient du niveau moyen tel qu'il est enregistré par les indicateurs du niveau d'eau.

Durant la saison dernière le tirant d'eau enregistré de l'écluse canadienne en montant dépassait de six pouces celui de l'écluse américaine, à cause de la différence qu'il y a dans le contrôle de l'élévation des écluses, et, en descendant, avec le même contrôle des élévations, on obtenait un tirant d'eau supplémentaire en ouvrant les vannes et en élevant l'eau dans l'écluse, ce qui ne pouvait se faire dans une mesure égale dans l'écluse Poe à cause de la largeur additionnelle de 40 pieds qu'elle a de plus que l'écluse canadienne.

Le résultat de ce tirant d'eau additionnel possible à l'écluse canadienne est indiqué par la grande augmentation du tonnage de la saison dernière. Des vaisseaux ont été chargés aux quais à minerai pour l'écluse, afin de servir au transport, et un

aussi grand nombre s'est servi de l'écluse à plus grand tirant d'eau qu'il a été possible d'en admettre à l'époque de leur passage.

L'ouverture d'une partie du chenal amélioré à l'entrée supérieure à rendu possible pour les vaisseaux l'usage de tout le tirant d'eau de l'écluse canadienne cette saison.

L'approfondissement de l'approche supérieure du canal canadien a donné 21 pieds 5 pouces à l'eau basse extrême et 24 pieds 5 pouces à la hauteur réglée qui doit être maintenue.

Les vaisseaux qui naviguent dans les lacs ont augmenté leur longueur à 607 pieds et leur bau à 60 pieds, et peuvent tirer plus de 24 pieds d'eau. Avec la venue de ces grands vaisseaux le temps consommé à approcher, à passer l'écluse et à se libérer a augmenté.

Un accroissement marqué du tonnage canadien s'est produit depuis cinq ans. Les statistiques démontrent que le tonnage canadien enregistré, relativement au canal canadien, s'est accru de 1,557,337 tonnes en 1904 à 2,912,586 tonnes en 1909.

Les raisons qui suggèrent de projeter un nouveau canal au Saut-Sainte-Marie sont: premièrement, de tenir le pas avec l'accroissement rapide du tonnage canadien avec le développement de l'ouest. Deuxièmement d'établir une écluse qui soit d'une largeur à recevoir les vaisseaux qui voyagent actuellement sur les lacs et qui sont construits avec un bau plus large qu'il n'en peut passer dans l'écluse actuelle. Troisièmement de donner un tirant d'eau plus considérable tant dans l'écluse qu'aux approches, de manière que les vaisseaux puissent charger de façon à passer dans le canal canadien en tirant autant d'eau que peut en donner le nouveau canal qu'est actuellement à construire le gouvernement des Etas-Unis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP

*Ingénieur dirigeant.*

M. W. A. Bowden,

Ingénieur en chef intérimaire,

Ministère des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

## CANAL SAINT-PIERRE.

31 mars 1910.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du travail et des opérations du canal Saint-Pierre, qui a été confié à mes soins durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Les seules réparations qui aient été faites au canal durant l'année dernière ont été l'installation de six nouveaux poteaux d'amarrage, la suspension de 7 défenses, l'enroulement de 5 chaînes neuves.

L'écluse du canal est encore en mauvais état. Nous avons dû avoir le scaphandrier de la marine deux fois l'autonme dernier pour enlever des chaînes et nettoyer la voie, etc. La manœuvre des portes est très difficile, surtout à marée basse; quand la marée est haute, elles sont plus ou moins souples et elles viennent plus aisément. Vous trouverez le rapport de M. Sargent, I.C., ingénieur inspecteur, de septembre 1908, qui va vous donner une idée des conditions et des réparations et des améliorations nécessaires qu'il faut à l'écluse et au canal. Cependant, indépendamment des

accidents, je crois que nous pouvons continuer les opérations pour au moins la saison à venir. Les capitaines et les équipages des steamers et des vaisseaux ne sont pas bien disposés à aider à monœuvrer les portes, et je ne serais pas surpris d'avoir besoin au printemps, à l'ouverture de la navigation, d'un ou de deux hommes de plus pour le service du canal.

La navigation s'est ouverte le 12 avril 1909, et s'est fermée le 11 janvier 1910; durant ce temps 1,304 steamers et vaisseaux ont passé par le canal en montant et en descendant.

En attendant, j'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. DEVEREUX,
*Eclusier.*

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef intérimaire,
Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

# PARTIE VIII.—DIVERS.

Tableau des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses, recettes, tonnage du fret et voyageurs, annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Recettes annuelles depuis le 1er juillet 1876.
Transport des marchandises local et d'entier parcours, annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Voyageurs locaux et d'entier parcours, annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté pour l'exportation, annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Fleur et farine transportées annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Bois transporté annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Bétail sur pied transporté annuellement depuis 1876.
Transport maritime des marchandises annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Sucre brut et sucre raffiné transportés annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Poisson frais et poisson salé transportés annuellement depuis le 1er juillet 1876.
Transport maritime des voyageurs à Halifax, pour l'exercice 1909-10.
Transport maritime des voyageurs à Saint-Jean, pour l'exercice 1909-10.
Transport maritime des voyageurs à Québec, pour l'exercice 1909-10.
Transport maritime des marchandises à Halifax, exercice 1909-10.
Transport des marchandises via Saint-Jean, exercice 1909-10.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, dépenses et profits ou pertes, annuellement depuis 1880.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses, recettes, transport des marchandises et des voyageurs annuellement depuis 1876.

## CANAUX.

Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, de Montréal à Port-Arthur.
Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, de Lachine à Ottawa.
Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, d'Ottawa à Kingston.
Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, de Saint-Jean à Sorel.
Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, du lac Ontario à la baie Georgienne.
Etat indiquant le coût total de la construction et des agrandissements, de l'océan Atlantique aux lacs du Bras-d'Or.

Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pour la saison de 1909.
Transport des marchandises en 1908 et 1909.
Dépenses, recettes, transport des marchandises et des voyageurs, annuellement
Dessins graphique indiquant les dimnsions de la plus petite écluse dans chaqu canal, navigations des eaux intermédiaires.

1. Entre Montréal et Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.
2. Montréal, Ottawa et Kingston.
3. Rivière Richelieu et canal Chambly jusqu'au lac Champlain.
4. Canal de la Trent.
5. Canal Saint-Pierre.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le chemin de fer Intercolonial touche six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord, ainsi que les ports du fleuve Saint-Laurent, Lévis, vis-à-vis Québec, et Montréal.

La longueur totale du chemin exploité durant l'exercice clos le 31 mars 1910 a été de 1,447.13 milles.

Suivent les distances d'entier parcours:—

| | Milles. |
|---|---|
| De Montréal à Halifax par Lévis | 827 |
| " Saint-Jean par Lévis | 740 |
| " Sydney par Lévis | 990 |
| " Sydney-Nord par Lévis | 983 |

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri, ce qui réduit chacune des distances ci-dessus de 3 milles.

LIGNE MÈRE ET EMBRANCHEMENTS.

*(Tels que remesurés en 1908.)*

| | Milles. |
|---|---|
| De Halifax à Truro | 61·87 |
| Embranchement de Dartmouth | 12·00 |
| De Truro à Moncton | 123·77 |
| De Moncton à Saint-Jean | 89·31 |
| Embranchement de la Pointe-du-Chêne | 11·98 |
| De Moncton à Campbellton | 185·37 |
| De Campbellton à Sainte-Flavie | 105·03 |
| Embranchement d'Indiantown | 13·45 |
| De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup | 83.29 |
| Embranchement de la Rivière-Ouelle | 6.19 |
| De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis | 115.53 |
| De Hadlow à la courbe de la Chaudière | 5·63 |
| De Chaudière à Sainte-Rosalie | 115·53 |
| De la jonction Saint-Charles à la jonction de Chaudière | 16·73 |
| Embranchement de Nicolet | 14·70 |
| Embranchement Dalhousie | 6·28 |
| De Pictou à Oxford-Junction | 69·39 |
| De Brown's-Point à Stellarton | 11·90 |
| De la jonction près de New-Glasgaw à Pictou-Landing | 8·18 |
| De la jonction Pugwash à Pugwash | 4·54 |
| De Truro à Mulgrave | 122·30 |
| De Mulgrave à Point-Tupper (Traverse) | 0·80 |
| De Point-Tupper à Sydney | 91·17 |
| Jonction de Sydney-nord à Sydney-Mines | 7·07 |
| De Frédéricton à Loggieville | 124.80 |
| | 1,406·83 |

LIGNES AFFERMÉES.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur de la ligne-mère de la Pointe-Lévis à Hadlow | 1·48 | |
| De la Courbe de Chaudière à Chaudière | 1·19 | |
| De la jonction Sainte-Rosalie à Montréal | 37·63 | 40·30 |
| Total en milles | | 1,447·13 |

## EMBRANCHEMENTS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POSSEDES.

| | Milles. |
|---|---|
| Voie d'évitement près de North Stree au T.E.P., Halifax.. | 0·85 |
| Filatures de coton de Halifax.. | 2·10 |
| De la station de Dartmauth à l'extrémité de la ligne.. | 2·12 |
| De la station de Sydney au quai.. | 1·06 |
| De la station de Sydney-Nord au quai.. | 0·82 |
| Voie d'évitement près de Pictou-Landing au quai à houille.. | 0·75 |
| De la station de Pictou au quai.. | 0.15 |
| De la station de Pictou au Fourneau Copper Crown.. | 0·72 |
| Voie de service de la tannerie Logan.. | 0·48 |
| Station de Pugwash au quai.. | 0·07 |
| Embranchement du quai de Sackville.. | 0·47 |
| Embranchement du quai de Dorchester.. | 1·00 |
| Embranchement du quai de Moncton.. | 1·00 |
| Embranchement de la baie Courtney.. | 2·30 |
| Prolongement du bord de l'eau en face de Saint-Jean.. | 0·44 |
| De la station de Saint-Jean au quai en eau profonde.. | 0·28 |
| Embranchement du quai de Newcastle.. | 1.75 |
| De la station de Dalhousie au quai.. | 0·50 |
| Embranchement du quai de Campbellton.. | 0·43 |
| Embranchement du quai de Rimouski.. | 2·00 |
| Eperon de Trois-Pistoles.. | 2·38 |
| Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup.. | 4.35 |
| Voie de service de Saint-Pacôme.. | 1·27 |
| Station de Nicolet au quai.. | 2·08 |
| Embranchemetn de Carmel, de la ligne mère au village.. | 1·05 |
| De Blackville à Indiantown.. | 8·50 |
| Voie de service du Fort-Lawrence.. | 1·18 |
| Voie de service de Wallace.. | 2·00 |
| Voie de service du Petit-Rocher au quai.. | 1·35 |
| | 43·54 |

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin s'étend de la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Windsor, N.-E., distance de 32 milles.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

| | Milles. |
|---|---|
| De Souris à Tignish.. | 166 |
| De Mount-Stewart à Georgetown.. | 24 |
| De Charlottetown à la jonction Royalty.. | 5 |
| De la jonction Emerald au Cap-Traverse.. | 13 |
| D'Alberton au quai de Cascumpec.. | 1 |
| De Charlottetown à Murray-Harvour.. | 52-3 |
| De la jonction Montague à Montague.. | 6-2 |
| | 267·5 |

# CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau qui suit indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le tonnage des marchandises et le nombre des voyageurs transportés chaque année depuis le 1er juillet 1876.

| Année. | Moyenne des milles en exploitation. | Frais d'exploitation. | Recettes brutes. | Profits. | Pertes. | Tonnes de marchandises transportées. | Nombre de voyageurs transportés. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| 1876-77 | 714 | 1,661,673 55 | 1,154,445 33 | ..... | 507,228 22 | 421,327 | 613,420 |
| 1877-78 | 714 | 1,816,273 56 | 1,378,946 78 | ..... | 432,326 78 | 522,710 | 618,957 |
| 1878-79 | 714 | 2,010,183 22 | 1,294,009 69 | ..... | 716,083 53 | 510,861 | 640,101 |
| 1879-80 | 829 | 1,603,429 71 | 1,506,298 48 | ..... | 97,131 23 | 561,924 | 581,483 |
| 1880-81 | 840 | 1,759,851 27 | 1,760,393 92 | 542 65 | ..... | 725,777 | 631,245 |
| 1881-82 | 840 | 2,069,657 45 | 2,079,262 66 | 9,605 18 | ..... | 838,956 | 779,994 |
| 1882-83 | 840 | 2,360,373 27 | 2,370,910 10 | 17,547 18 | ..... | 970,961 | 878,600 |
| 1883-84 | 887 | 2,377,433 62 | 2,384,414 92 | 6,981 30 | ..... | 1,009,237 | 944,636 |
| 1884-85 | 941 | 2,519,751 56 | 2,441,203 66 | ..... | 78,547 90 | 989,986 | 957,228 |
| 1885-86 | 946 | 2,583,999 67 | 2,450,093 88 | ..... | 133,905 79 | 1,023,788 | 932,880 |
| 1886-87 | 977 | 2,922,369 62 | 2,660,116 93 | ..... | 262,252 69 | 1,143,020 | 942,784 |
| 1887-88 | 971 | 3,366,781 74 | 2,983,336 05 | ..... | 383,445 69 | 1,288,823 | 1,040,163 |
| 1888-89 | 971 | 3,244,647 73 | 2,967,801 00 | ..... | 276,847 73 | 1,218,877 | 1,136.272 |
| 1889-90 | 971 | 3,560,575 74 | 3,012,739 87 | ..... | 847,835 87 | 1,368,819 | 1,219,233 |
| 1890-91 | 1,094 | 3,662,341 94 | 2,977,395 38 | ..... | 684,946 56 | 1,304,534 | 1,298,304 |
| 1891-92 | 1,142 | 3,439,377 00 | 2,945,441 97 | ..... | 493,935 03 | 1,264,575 | 1,297,732 |
| 1892-93 | 1,142 | 3,045,317 50 | 3,065,499 09 | 20,181 59 | ..... | 1,388,080 | 1,292,878 |
| 1893-94 | 1,142 | 2,981,671 98 | 2,987,510 27 | 5,838 29 | ..... | 1,342,710 | 1,301,062 |
| 1894-95 | 1,142 | 2,936,902 74 | 2,940,717 95 | 3,815 21 | ..... | 1,276,816 | 1,352,667 |
| 1895-96 | 1,142 | 3,012,827 62 | 2,957,670 10 | ..... | 55,187 52 | 1,379,618 | 1,471,866 |
| 1896-97 | 1,145 | 2,925,968 67 | 2,866,028 02 | ..... | 59,940 65 | 1,296,028 | 1,501,690 |
| 1897-98 | 1,201 | 3,327,648 51 | 3,117,669 85 | ..... | 209,978 66 | 1,434,576 | 1,523,444 |
| 1898-99 | 1,301 | 3,675,686 21 | 3,738,331 44 | 62,645 43 | ..... | 1,750,761 | 1,603,095 |
| 1899-1900 | 1,301 | 4,431,404 69 | 4,552,071 71 | 120,667 02 | ..... | 2,151,208 | 1,029,754 |
| 1900-01 | 1,301 | 5,460,422 64 | 4,972,235 87 | ..... | 488,186 77 | 2,111,310 | 2,517,295 |
| 1901-02 | 1,301 | 5,574,563 30 | 5,671,385 91 | 96,822 61 | ..... | 2,385,816 | 2,186,226 |
| 1902-03 | 1,315 | 6,196,653 19 | 6,324,323 72 | 127,670 53 | ..... | 2,790,737 | 2,404,230 |
| 1903-04 | 1,321 | 7,239,982 04 | 6,339,231 43 | ..... | 900,750 61 | 2,664,149 | 2,663,156 |
| 1904-05 | 1,446 | 8,508,826 75 | 6,783,522 83 | ..... | 1,725,303 92 | 2,782,257 | 2,810,960 |
| 1905-06 | 1,446 | 7,581,914 36 | 7,643,829 90 | 61,915 54 | ..... | 3,156,189 | 2,737,160 |
| 1906-07 | 1,448 | 6,030,171 83 | 6,248,311 00 | 218,139 17 | ..... | 2,606,073 | 2,044,847 |
| 1907-08 | 1,448 | 9,157,435 53 | 9,173,558 80 | 16,123 27 | ..... | 4,134,064 | 2,789,371 |
| 1908-09 | *1,447·13 | 9,328.021 55 | 8,527,069 46 | ..... | 800,952 09 | 3,573,972 | 2,907,237 |
| 1909-10 | 1,447·13 | 8,645,070 33 | 9,268,234 99 | 623,164 66 | ..... | 3,927,240 | 3,122,324 |

† L'année 1906-07 n'a été que de neuf mois ; l'exercice canadien ayant été changé de façon à se terminer le 31 mars au lieu du 31 juin.

* Le chemin de fer a été remesuré cette année-là.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT des recettes annuelles depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1910.

| Année. | Milles en exploitation. | Transport des voyageurs. | | Transport des marchandises. | | Poste et divers. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ | c. | $ | c. | $ | c. | $ | c. |
| 1876-7 | 714 | 460,368 | 15 | 607,564 | 99 | 86,512 | 21 | 1,154,443 | 33 |
| 1877-8 | 714 | 475,256 | 82 | 801,709 | 82 | 101,985 | 07 | 1,378,946 | 78 |
| 1878-9 | 714 | 451,893 | 29 | 752,490 | 85 | 88,715 | 55 | 1,294,009 | 69 |
| 1879-80 | 829 | 490,338 | 66 | 915,486 | 50 | 100,473 | 32 | 1,506,298 | 48 |
| 1880-1 | 840 | 545,114 | 48 | 1,113,872 | 21 | 101,407 | 23 | 1,760,493 | 92 |
| 1881-2 | 840 | 651,296 | 94 | 1,303,496 | 00 | 124,470 | 72 | 2,079,262 | 66 |
| 1882-3 | 840 | 741,992 | 72 | 1,487,601 | 98 | 141,326 | 40 | 2,379,910 | 10 |
| 1883-4 | 887 | 775,783 | 77 | 1,461,390 | 37 | 147,240 | 78 | 2,383,414 | 92 |
| 1884-5 | 941 | 747,285 | 13 | 1,542,052 | 10 | 151,566 | 35 | 2,441,203 | 66 |
| 1885-6 | 946 | 765,900 | 03 | 1,523,487 | 72 | 160,706 | 13 | 2,450,093 | 88 |
| 1886-7 | 977 | 828,328 | 28 | 1,677,971 | 59 | 153,817 | 06 | 2,660,116 | 93 |
| 1887-8 | 971 | 884,448 | 07 | 1,932,877 | 85 | 166,010 | 13 | 2,983,336 | 95 |
| 1888-9 | 971 | 906,246 | 47 | 1,909,094 | 44 | 152,460 | 09 | 2,967,801 | 00 |
| 1889-90 | 971 | 895,094 | 53 | 1,964,646 | 86 | 152,998 | 48 | 3,012,739 | 87 |
| 1890-1 | 1,094 | 962,316 | 88 | 1,854,629 | 88 | 160,448 | 62 | 2,977,395 | 38 |
| 1891-2 | 1,142 | 961,427 | 94 | 1,803,529 | 03 | 180,485 | 00 | 2,945,441 | 97 |
| 1892-3 | 1,142 | 1,002,912 | 74 | 1,868,853 | 84 | 184,468 | 80 | 3,065,499 | 09 |
| 1893-4 | 1,142 | 958,915 | 13 | 1,834,126 | 34 | 193,762 | 51 | 2,987,502 | 27 |
| 1894-5 | 1,142 | 963,914 | 44 | 1,782,608 | 54 | 194,194 | 97 | 2,940,717 | 95 |
| 1895-6 | 1,142 | 971,426 | 26 | 1,788,813 | 18 | 197,400 | 66 | 2,957,640 | 10 |
| 1896-7 | 1,145 | 979,005 | 57 | 1,687,050 | 42 | 199,472 | 03 | 2,866,028 | 02 |
| 1897-8 | 1,201 | 1,053,864 | 64 | 1,857,740 | 06 | 206,065 | 15 | 3,117,669 | 85 |
| 1898-9 | 1,315 | 1,167,453 | 16 | 2,348,096 | 58 | 222,781 | 70 | 3,738,331 | 44 |
| 1899-1900 | 1,315 | 1,404,469 | 87 | 2,912,790 | 52 | 234,811 | 32 | 4,552,071 | 91 |
| 1900-1 | 1,315 | 1,607,166 | 79 | 3,121,006 | 15 | 244,062 | 93 | 4,972,235 | 87 |
| 1901-2 | 1,315 | 1,770,941 | 13 | 3,644,513 | 42 | 255,931 | 36 | 5,761,385 | 91 |
| 1902-3 | 1,315 | 1,927,916 | 87 | 4,128,255 | 00 | 268,151 | 75 | 6,324,323 | 72 |
| 1903-4 | 1,321 | 2,021,568 | 40 | 4,041,122 | 48 | 276,540 | 55 | 6,339,231 | 43 |
| 1904-5 | 1,446 | 2,105,066 | 75 | 4,373,178 | 75 | 305,277 | 53 | 6,783,522 | 83 |
| 1905-6 | 1,446 | 2,297,716 | 52 | 5,019,805 | 53 | 326,307 | 85 | 7,643,829 | 90 |
| 1906-7 | 1,448 | 1,952,438 | 88 | 4,032,745 | 00 | 263,127 | 12 | *6,248,311 | 00 |
| 1907-8 | 1,448 | 2,711,416 | 98 | 6,054,493 | 45 | 407,643 | 37 | 9,173,358 | 80 |
| 1908-9 | *1,447·13 | 2,628,218 | 57 | 5,502,550 | 58 | 396,300 | 31 | 8,527,069 | 46 |
| 909-10 | 1,447·13 | 2,765,884 | 66 | 6,048,884 | 18 | 453,466 | 15 | 9,268,234 | 99 |

* Tel que remesuré cette année. † 1906-07, neuf mois seulement.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant le nombre de tonnes de fret local et de fret d'entier parcours transporté annuellement du 1er juillet 1876 au 31 mars 1910.

| Année. | Milles en exploitation. | Fret local. | Fret d'entier parcours. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1876-7 | 714 | Les renseignements pour ces années ont été détruits quand les bureaux généraux à Moncton ont été incendiés. | | 421,327 |
| 1877-8 | 714 | | | 522,710 |
| 1878-9 | 714 | | | 510,861 |
| 1879-80 | 829 | | | 561,924 |
| 1880-1 | 840 | | | 725,777 |
| 1881-2 | 840 | 571,784 | 267,272 | 838,956 |
| 1882-3 | 840 | 537,025 | 443,936 | 970,961 |
| 1883-4 | 887 | 584,581 | 424,656 | 1,009,237 |
| 1884-5 | 941 | 506,574 | 483,352 | 989,936 |
| 1885-6 | 946 | 580,076 | 443,712 | 1,023,788 |
| 1886-7 | 977 | 633,455 | 509,565 | 1,143,020 |
| 1887-8 | 971 | 727,599 | 561,224 | 1,288,823 |
| 1888-9 | 971 | 624,436 | 594,441 | 1,218,877 |
| 1889-90 | 971 | 756,696 | 612,123 | 1.368,819 |
| 1890-1 | 1,094 | 797,492 | 507,042 | 1,304,534 |
| 1891-2 | 1,142 | 750,783 | 513,792 | 1,264,575 |
| 1892-3 | 1,142 | 1,030,628 | 357,452 | 1,388,080 |
| 1893-4 | 1,142 | 966,114 | 376,596 | 1,342,710 |
| 1894-5 | 1,142 | 901,374 | 366,442 | 1,267,816 |
| 1895-6 | 1,142 | 1,101,229 | 368,389 | 1,379,618 |
| 1896-7 | 1,145 | 927,167 | 368,859 | 1,296,028 |
| 1897-8 | 1,201 | 1,053,569 | 381,007 | 1,434,576 |
| 1898-9 | 1,315 | 1,351,569 | 399,192 | 1,750,761 |
| 1899-1900 | 1,315 | 1,713,928 | 437,280 | 2,151,208 |
| 1900-1 | 1,315 | 1,633,671 | 477,639 | 2,111,310 |
| 1901-2 | 1,315 | 1,914,551 | 471,265 | 2,385,816 |
| 1902-3 | 1,315 | 2,239,993 | 550,744 | 2,790,737 |
| 1903-4 | 1,321 | 2,123,261 | 540,888 | 2,664,149 |
| 1904-5 | 1,446 | 2,119,528 | 662,729 | 2,782,257 |
| 1905-6 | 1,446 | 2,413,863 | 742,326 | 3,156,189 |
| 1906-7 | 1,448 | 1,996,869 | 609,204 | *2,606,073 |
| 1907-8 | 1,448 | 3,227,435 | 906,629 | 4,134,064 |
| 1908-9 | †1,447·13 | 2,742,454 | 831,518 | 3,573,972 |
| 1909-10 | 1,447·13 | 2,958,642 | 968,598 | 3,927.240 |

* 1906-07, neuf mois seulement. † Tel que remesuré cette année.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre des voyageurs locaux d'entier parcours transportés chaque année depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1910.

| Année. | Milles en exploitation. | Nombre des voyageurs locaux. | Nombre des voyageurs d'entier parcours. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1876–7 | 714 | Les renseignements quant à ces années ont été détruits quand les bureaux généraux à Moncton ont été incendiés. | | 613,420 |
| 1877–8 | 714 | | | 619,957 |
| 1878–9 | 714 | | | 640,101 |
| 1879–80 | 829 | | | 581,483 |
| 1880–1 | 840 | | | 631,245 |
| 1881–2 | 840 | 647,534 | 132,460 | 779,994 |
| 1882–3 | 840 | 728,186 | 150,414 | 878,600 |
| 1883–4 | 887 | 784,715 | 159,921 | 944,636 |
| 1884–5 | 941 | 812,028 | 145,200 | 957,228 |
| 1885–6 | 946 | 784,817 | 148,063 | 932,880 |
| 1886–7 | 977 | 814,032 | 128,752 | 942,784 |
| 1887–8 | 971 | 948,324 | 91,839 | 1,040,163 |
| 1888–9 | 971 | 1,050,592 | 85,680 | 1,136,272 |
| 1889–90 | 971 | 1,112,695 | 91,531 | 1,219,233 |
| 1890–1 | 1,094 | 1,203,814 | 94,490 | 1,298,304 |
| 1891–2 | 1,142 | 1,198,649 | 99,083 | 1,297,732 |
| 1892–3 | 1,142 | 1,188,827 | 104,051 | 1,292,878 |
| 1893–4 | 1,142 | 1,216,027 | 85,035 | 1,301,062 |
| 1894–5 | 1,142 | 1,272,284 | 80,383 | 1,352,667 |
| 1895–6 | 1,142 | 1,386,803 | 85,063 | 1,471,866 |
| 1896–7 | 1,145 | 1,416,631 | 85,059 | 1,501,690 |
| 1897–8 | 1,201 | 1,438,590 | 89,854 | 1,523,444 |
| 1898–9 | 1,315 | 1,504,652 | 98,443 | 1,103,095 |
| 1899–1900 | 1,315 | 1,878,858 | 112,896 | 1,791,754 |
| 1900–1 | 1,315 | 1,905,599 | 119,696 | 2,025,295 |
| 1901–2 | 1,315 | 2,061,196 | 125,030 | 2,186,226 |
| 1902–3 | 1,315 | 2,255,013 | 149,217 | 2,404,230 |
| 1903–4 | 1,321 | 2,447,843 | 215,313 | 2,663,156 |
| 1904–5 | 1,446 | 2,589,928 | 221,032 | 2,810,960 |
| 1905–6 | 1,446 | 2,491,472 | 245,688 | 2,737,160 |
| *1906–7 | 1,448 | 1,853,126 | 191,721 | 2,044,847 |
| 1907–8 | 1,448 | 2,593,886 | 195,485 | 2,789,371 |
| 1908–9 | †1,447·13 | 2,656,217 | 251,020 | 2,907,237 |
| 1909–10 | 1,447·13 | 2,873,547 | 248,777 | 3,122,324 |

* 1906–07, neuf mois seulement. † Tel que remesuré cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876:

| Exercice. | Pour l'ouest. | | | Aux stations locales. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | *Via* Ste-Rosalie. | *Via* Montréal. | *Via* Saint-Jean. | | |
| 1876-7 | ..... | ..... | ..... | 103,420 | 103,420 |
| 1877-8 | ..... | ..... | ..... | 97,043 | 97,043 |
| 1878-9 | ..... | 300 | ..... | 112,232 | 112,532 |
| 1879-80 | ..... | 1,097 | ..... | 135,369 | 136,466 |
| 1880-1 | ..... | 6,102 | 4,022 | 174,483 | 184,607 |
| 1881-2 | ..... | 18,015 | 11,779 | 218,364 | 248,158 |
| 1882-3 | ..... | 12,837 | 22,206 | 227,380 | 262,423 |
| 1883-4 | ..... | 32,014 | 19,532 | 252,014 | 293,562 |
| 1884-5 | ..... | 133,440 | 1,773 | 213,791 | 349,004 |
| 1885-6 | ..... | 171,170 | 21,150 | 215,272 | 407,592 |
| 1886-7 | ..... | 192,871 | 27,536 | 233,178 | 453,585 |
| 1887-8 | ..... | 183,704 | 36,228 | 309,727 | 529,659 |
| 1888-9 | ..... | 160,026 | 27,923 | 338,538 | 526,487 |
| 1889-0 | ..... | 164,453 | 25,126 | 366,967 | 554,546 |
| 1890-1 | ..... | 113,996 | 69,213 | 344,829 | 498,038 |
| 1891-2 | ..... | 35,447 | 5,918 | 392,441 | 433,806 |
| 1892-3 | ..... | 136,868 | 3,775 | 402,653 | 543,296 |
| 1893-4 | ..... | 102,273 | 8,028 | 367,390 | 478,691 |
| 1894-5 | ..... | 67,082 | 7,865 | 310,253 | 385,200 |
| 1895-6 | ..... | 53,124 | 9,681 | 369,708 | 432,513 |
| 1896-7 | ..... | 38,395 | 12,305 | 331,469 | 382,172 |
| 1897-8 | ..... | 9,084 | 9,796 | 351,069 | 369,949 |
| 1898-99 | ..... | 4,644 | 5,399 | 484,163 | 494,206 |
| 1899-1900 | ..... | 3,495 | ..... | 599,714 | 603,289 |
| 1900-1 | 136 | ..... | ..... | 506,454 | 506,590 |
| 1901-2 | 1,131 | 5,763 | 3,640 | 546,986 | 557,520 |
| 1902-3 | 2,200 | 7,817 | 6,775 | 725,727 | 742,519 |
| 1903-4 | 2,260 | 637 | 513 | 691,346 | 694,761 |
| 1904-5 | 800 | 265 | 5,022 | 596,290 | 602,377 |
| 1905-6 | 7,542 | 1,625 | 661 | 610,444 | 620,272 |
| *1906-7 | 1,737 | 2,808 | 3,252 | 624,833 | 632,630 |
| 1907 8 | 22 | 183 | 4,245 | 1,061,694 | 1,066,134 |
| 1908-9 | 514 | 945 | 4,243 | 909,050 | 914,752 |
| 1909-10 | 42 | 890 | 1,452 | 1,003,120 | 1,005,504 |

*1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour l'expédition sur l'Intercolonial, depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Boisseaux. | | Total. | Exercice. | Boisseaux. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Via* Chaudière. | *Via* St-Jean. | | | *Via* Chaudière. | *Via* St-Jean. | |
| 1876-77 | ..... | ..... | ..... | 1893-94 | Néant. | 8,026 | 8,026 |
| 1877-78 | ..... | ..... | ..... | 1894-95 | " | Néant. | Néant. |
| 1878-79 | ..... | ..... | ..... | 1895-96 | " | " | " |
| 1879-80 | ..... | ..... | ..... | 1896-97 | " | " | " |
| 1880-81 | ..... | ..... | ..... | 1897-98 | 8,000 | " | 8,000 |
| 1881-82 | ..... | ..... | ..... | 1898-99 | 30,000 | " | 30,000 |
| 1882-83 | 31,011 | ..... | 31,011 | 1899-1900 | 13,239 | " | 13,239 |
| 1883-84 | 73,389 | ..... | 73,389 | 1900-01 | 147 | " | 147 |
| 1884-85 | 300,901 | ..... | 300,901 | 1901-02 | Néant. | " | Néant. |
| 1885-86 | 389,122 | ..... | 389,122 | 1902-03 | " | " | " |
| 1886-87 | 575,880 | ..... | 575,880 | 1903-04 | 147,438 | " | 147,438 |
| 1887-88 | 69,021 | ..... | 69,021 | 1904-05 | Néant | " | Néant. |
| 1888-89 | 129,725 | ..... | 129,725 | 1905-06 | *170,000 | ..... | 170,000 |
| 1889-90 | 502,012 | ..... | 502,012 | 1906-07 | ..... | ..... | Néant. |
| 1890-91 | 148,803 | 59,543 | 218,337 | 1907-08 | ..... | ..... | " |
| 1891-92 | 845,997 | 519,500 | 1,265,497 | 1908-09 | ..... | ..... | " |
| 1892-93 | 156,306 | 197,666 | 352,975 | 1909-10 | ..... | ..... | " |

* *Via* Montréal. 1906-1907, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Barils. | Exercice. | Barils. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 254,710 | 1893-94 | 944,967 |
| 1877-78 | 557,778 | 1894-95 | 938,351 |
| 1878-79 | 630,329 | 1895-96 | 822,097 |
| 1879-80 | 535,248 | 1896-97 | 847,701 |
| 1880-81 | 672,310 | 1897-98 | 987,408 |
| 1881-82 | 692,095 | 1898-99 | 1,157,250 |
| 1882-83 | 983,916 | 1899-1900 | 1,234,077 |
| 1883-84 | 817,134 | 1900-01 | 1,292,106 |
| 1884-85 | 935,977 | 1901-02 | 1,311,707 |
| 1885-86 | 761,127 | 1902-03 | 1,521,540 |
| 1886-87 | 763,894 | 1903-04 | 1,607,050 |
| 1887-88 | 871,838 | 1904-05 | 1,769,480 |
| 1888-89 | 948,514 | 1905-06 | 1,882,630 |
| 1889-90 | 1,116,050 | 1906-07 | 1,531,140 |
| 1890-91 | 1,013,129 | 1907-08 | 1,528,620 |
| 1891-92 | 954,015 | 1908-09 | 1,466,920 |
| 1892-93 | 856,913 | 1909-10 | 1,608,170 |

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Boisseaux. | Exercice. | Boisseaux. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 292,852 | 1893-94 | 1,304,684 |
| 1877-78 | 331,170 | 1894-95 | 1,036,384 |
| 1878-79 | 302,921 | 1895-96 | 1,064,385 |
| 1879-80 | 534,021 | 1896-97 | 1,093,499 |
| 1880-81 | 565,678 | 1897-98 | 1,551,372 |
| 1881-82 | 560,253 | 1898-99 | 2,595,353 |
| 1882-83 | 1,195,601 | 1899-1900 | 2,720,453 |
| 1883-84 | 654,673 | 1900-1901 | 3,535,364 |
| 1884-85 | 734,902 | 1901-02 | 2,959,761 |
| 1885-86 | 849,800 | 1902-03 | 3,392,252 |
| 1886-87 | 1,018,395 | 1903-04 | 2,788,772 |
| 1887-88 | 1,219,035 | 1904-05 | 3,317,910 |
| 1888-89 | 1,256,158 | 1905-06 | 2,924,226 |
| 1889-90 | 2,610,202 | 1906-07 | 2,231,864 |
| 1890-91 | 2,890,921 | 1907-08 | 4,567,245 |
| 1891-92 | 3,776,677 | 1908-09 | 4,727,268 |
| 1892-93 | 1,514,619 | 1909-10 | 7,074,042 |

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Pieds. | Exercice. | Pieds. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 50,096,474 | 1893-94 | 200,507,949 |
| 1877-78 | 56,626,547 | 1894-95 | 202,247,269 |
| 1878-79 | 55,626,696 | 1895-96 | 226,332,715 |
| 1879-80 | 55,462,654 | 1896-97 | 243,355,725 |
| 1880-81 | 72,841,388 | 1897-98 | 354,093,816 |
| 1881-82 | 78,356,418 | 1898-99 | 306,554,031 |
| 1882-83 | 104,633,417 | 1899-1900 | 379,350,074 |
| 1883-84 | 131,120,948 | 1900-1901 | 396,858,964 |
| 1884-85 | 138,493,675 | 1901-02 | 428,051,029 |
| 1885-86 | 117,186,512 | 1902-03 | 459,231,589 |
| 1886-87 | 161.801,763 | 1903-04 | 465,379,803 |
| 1887-88 | 197,755,272 | 1904-05 | 518,434,310 |
| 1888-89 | 199,507,777 | 1905-06 | 572,878,600 |
| 1889-90 | 210,886,071 | 1906-07 | 452,602,703 |
| 1890-91 | 184,188,324 | 1907-08 | 754,759,383 |
| 1891-92 | 175,474,340 | 1908-09 | 571,395,101 |
| 1892-93 | 181,211,013 | 1909-10 | 677,805,611 |

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés sur l'Intercolonial pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice | Nombre | Exercice | Nombre |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 34,414 | 1993-94 | 79,203 |
| 1877-78 | 46,498 | 1894-95 | 72.106 |
| 1878 79 | 47,584 | 1895-96 | 64,051 |
| 1379-80 | 70,990 | 1886-97 | 72,082 |
| 1880-81 | 61,574 | 1897-98 | 89,301 |
| 1881-82 | 73,479 | 1898-99 | 109,821 |
| 1882-83 | 68,338 | 1899-1900 | 92,813 |
| 1833-84 | 60,090 | 1900-01 | 95,923 |
| 1884-85 | 70,785 | 1901-02 | 98,495 |
| 1885-86 | 74,498 | 1902-03 | 127,060 |
| 1886-87 | 82,896 | 1903-04 | 113,006 |
| 1887-88 | 98,302 | 1904-05 | 110,670 |
| 1888-89 | 85,960 | 1905-06 | 106,589 |
| 1889-90 | 80,771 | 1906-07 | 97,381 |
| 1890-91 | 95-529 | 1007-08 | 99,824 |
| 1891-92 | 87,889 | 1908-09 | 104,061 |
| 1892-93 | 93,369 | 1909-10 | 106,712 |

1906-07, neuf mois seulement

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées sur l'Intercolonial pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

| Exercicce | *Via* Ste-Rosalie et en provenance de l'ouest. | *Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest. | *Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest. | A destination et en provenance de gares locales. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1876-77 | | | | | |
| 1877-78 | | 14.919 | | 2,643 | 18,354 |
| 1878-79 | | 21,628 | | 2,643 | 24,271 |
| 1879-80 | | 21,073 | | 4,952 | 26,625 |
| 1880-81 | | 15,454 | | 3,334 | 18,788 |
| 1881-82 | | 21,607 | | 4.168 | 25,775 |
| 1882-83 | | 24,875 | | 7,911 | 32,786 |
| 1883-84 | | 19,696 | | 6.533 | 26,229 |
| 1884-85 | | 22,787 | | 8.405 | 31,192 |
| 1885-86 | | 13,464 | | 8.216 | 21,680 |
| 1886-87 | | 16,923 | | 9,811 | 26,734 |
| 1887-88 | | 41,864 | | 8,878 | 50,742 |
| 1888-89 | | 17.340 | | 11,481 | 28,821 |
| 1889-90 | | 9,895 | | 11,730 | 21,625 |
| 1890-91 | | 9,923 | | 10.764 | 20,687 |
| 1891-92 | | 9,719 | | 23,835 | 33,571 |
| 1892-93 | | 7,296 | | 12,319 | 19,714 |
| 1893-94 | | 3,023 | 204 | 13,455 | 16,682 |
| 1894-95 | | 6.749 | 213 | 10,399 | 17,361 |
| 1895-96 | | 3,367 | 214 | 46,748 | 20,829 |
| 1896-97 | | 2,654 | 263 | 17,239 | 20,156 |
| 1897-98 | | 5'950 | 1'637 | 18,633 | 26,220 |
| 1898-99 | | 2,462 | 243 | 31,555 | 34,263 |
| 1899-1900 | | 6,880 | 307 | 37,038 | 39,794 |
| 1900-01 | 322 | 7,780 | 1,142 | 155,514 | 173,838 |
| 1901-02 | 1,106 | 11,925 | 1,528 | 172,733 | 183,147 |
| 1902-03 | 817 | 21,377 | 1,194 | 124.695 | 138,631 |
| 1903-04 | 2,079 | 15,325 | 2,994 | 146,070 | 174,520 |
| 1904-05 | 284 | 17,217 | 3.687 | 85,853 | 105,149 |
| 1905-06 a | 2,026 | 15,922 | 6,337 | 128,462 | 153,042 |
| 1906-07 | 1,384 | 16,653 | 435 | 110,447 | 128,216 |
| 1907-08 | 2.440 | 16,652 | 519 | 134,541 | 154,052 |
| 1908-09 | 2,487 | 23,402 | 549 | 119,913 | 146,451 |
| 1909-10 | 2,367 | 21,064 | 5.818 | 131,273 | 160,522 |

1906-07, période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés sur l'Intercolonial pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Sucre brut. | | | | | Sucre raffiné. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Via* Ste-Rosalie. | A Montréal pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux gares locales. | Total. | A Ste-Rosalie pour l'ouest. | A Montréal pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux gares locales. | Total. |
| | | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| 1876-77 | ..... | 340 | ..... | ..... | 340 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1877-78 | ..... | 186 | ..... | ..... | 186 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1878-79 | ..... | 1,041 | ..... | ..... | 1,041 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1879-80 | ..... | 12,220 | ..... | ..... | 12,220 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1880-81 | ..... | 13,872 | ..... | ..... | 13,872 | ..... | 4,022 | ..... | 2,902 | 6,924 |
| 1881-82 | ..... | 14,256 | ..... | 1,290 | 15,546 | ..... | 7,146 | ..... | 3,607 | 10,753 |
| 1882-83 | ..... | 9,465 | ..... | 508 | 9,973 | ..... | 11,126 | ..... | 5,497 | 16,623 |
| 1883-84 | ..... | 13,778 | ..... | 3,068 | 16,846 | ..... | 14,543 | ..... | 7,265 | 21,808 |
| 1884-85 | ..... | 10,381 | ..... | 3,661 | 14,042 | ..... | 18,024 | ..... | 8,445 | 26,469 |
| 1885-86 | ..... | 4,394 | ..... | 3,998 | 8,392 | ..... | 7,674 | ..... | 5,858 | 13,518 |
| 1886-87 | ..... | 20,450 | ..... | 8,500 | 28,950 | ..... | 15,044 | ..... | 8,395 | 23,439 |
| 1887-88 | ..... | 14,320 | ..... | 14,085 | 28,405 | ..... | 21,641 | ..... | 7,133 | 28,774 |
| 1888-89 | ..... | 24,358 | ..... | 7,160 | 31,518 | ..... | 12,955 | ..... | 11,120 | 24,075 |
| 1889-90 | ..... | 7,390 | ..... | 8,913 | 16,303 | ..... | 6,778 | ..... | 6,125 | 12,903 |
| 1890-91 | ..... | 5,088 | 4,670 | 8,215 | 17,973 | ..... | 10,130 | 468 | 5,996 | 16,594 |
| 1891-92 | ..... | 7,142 | 3,960 | 10,535 | 21,637 | ..... | 12,633 | 7,647 | 12,414 | 32,721 |
| 1892-93 | ..... | ..... | ..... | 10,137 | 10,137 | ..... | 8,327 | 6,456 | 7,840 | 22,623 |
| 1893-94 | ..... | ..... | ..... | 6,775 | 6,775 | ..... | 17,729 | 6,967 | 8,885 | 33,581 |
| 1894-95 | ..... | ..... | ..... | 10,342 | 10,342 | ..... | 13,351 | 15,819 | 4,695 | 33,865 |
| 1895-96 | ..... | ..... | ..... | 9,824 | 9,824 | ..... | 15,138 | 13,734 | 11,309 | 40,181 |
| 1896-97 | ..... | ..... | ..... | 4,925 | 4,925 | ..... | 5,694 | 8,069 | 6,957 | 20,720 |
| 1897-98 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,624 | 8,821 | 10,989 | 26,534 |
| 1898-99 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,138 | 2,193 | 15,833 | 26,164 |
| 1899-1900 | ..... | 96 | ..... | ..... | 96 | ..... | 9,795 | 257 | 19,655 | 29,907 |
| 1900-01 | ..... | 489 | ..... | ..... | 489 | 403 | 14,791 | 12 | 10,615 | 25,821 |
| 1901-02 | ..... | 90 | ..... | 11,553 | 11,643 | 3,101 | 6,831 | 861 | 18,839 | 29,632 |
| 1902-03 | ..... | 194 | ..... | 17,137 | 17,331 | 3,183 | 5,763 | 1,636 | 20,529 | 31,111 |
| 1903-04 | 357 | 875 | ..... | 7,495 | 8,727 | 6,013 | 8,628 | 879 | 29,400 | 44,920 |
| 1904-05 | 602 | 509 | 78 | 1,495 | 15,684 | 1,446 | 7,107 | 224 | 22,937 | 31,764 |
| 1905-06 | ..... | 715 | 68 | 9,308 | 10,091 | 4,235 | 12,268 | 176 | 24,780 | 41,459 |
| 1906-07 | ..... | 394 | ..... | 14,671 | 15,065 | 1,998 | 5,898 | 2,374 | 13,927 | 24,197 |
| 1907-08 | ..... | 912 | ..... | 4,371 | 5,283 | 5,280 | 10,555 | 723 | 21,073 | 37,631 |
| 1908-09 | 6 | 1,705 | ..... | 6,817 | 8,528 | 5,095 | 8,906 | 979 | 21,527 | 36,507 |
| 1909-10 | 309 | 2,000 | ..... | 12,203 | 14,512 | 6,402 | 9,217 | 1,051 | 23,224 | 39,894 |

1906-07—période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés sur l'Intercolonial pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

| Exercice. | Poisson frais. | | | | | Poisson salé. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Via* Ste-Rosalie. | *Via* Mont-réal. | *Via* St-Jean. | Aux gares locales. | Total. | *Via* Ste-Rosalie. | *Via* Mont-réal. | *Via* St-Jean. | Aux gares locales. | Total. |
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| 1876-77 | ..... | 530 | 921 | 527 | 1,978 | ..... | 551 | 1,848 | 802 | 3,201 |
| 1877-78 | ..... | 596 | 1,015 | 474 | 2,085 | ..... | 898 | 1,644 | 805 | 3,347 |
| 1878-79 | ..... | 471 | 1,336 | 817 | 2,624 | ..... | 988 | 1,038 | 1,048 | 2,974 |
| 1879-80 | ..... | 519 | 1,362 | 453 | 2,334 | ..... | 1,612 | 2,238 | 959 | 4,809 |
| 1880-81 | ..... | 498 | 1,879 | 920 | 3,297 | ..... | 2,418 | 937 | 1,051 | 4,406 |
| 1881-82 | ..... | 475 | 1,619 | 957 | 3,051 | ..... | 4,031 | 1,066 | 2,487 | 7,584 |
| 1882-83 | ..... | 542 | 384 | 393 | 1,319 | ..... | 3,229 | 759 | 1,354 | 5,412 |
| 1883-84 | ..... | 838 | 1,682 | 412 | 2,932 | ..... | 1,322 | 1,143 | 1,224 | 3,689 |
| 1884-85 | ..... | 1,062 | 1,885 | 484 | 3,431 | ..... | 3,563 | 3,600 | 1,596 | 8,759 |
| 1885-86 | ..... | 1,669 | 1,645 | 902 | 4,216 | ..... | 1,680 | 2,047 | 3,376 | 7,103 |
| 1886-87 | ..... | 1,278 | 1,572 | 2,008 | 4,858 | ..... | 3,236 | 569 | 1,747 | 5,552 |
| 1887-88 | ..... | 1,533 | 1,477 | 1,031 | 4,041 | ..... | 2,617 | 476 | 1,099 | 4,193 |
| 1888-89 | ..... | 2,474 | 2,000 | 1,870 | 6,344 | ..... | 3,070 | 7,746 | 2,994 | 13,810 |
| 1889-90 | ..... | 2,235 | 1,787 | 2,111 | 6,223 | ..... | 2,449 | 847 | 3,288 | 6,584 |
| 1890-91 | ..... | 2,029 | 2,788 | 1,848 | 6,665 | ..... | 1,953 | 1,917 | 3,236 | 7,106 |
| 1891-92 | ..... | 1,367 | 1,746 | 547 | 3,660 | ..... | 1,946 | 928 | 1,889 | 4,763 |
| 1892-93 | ..... | 1,683 | 1,875 | 3,340 | 6,898 | ..... | 3,262 | 1,811 | 2,176 | 7,249 |
| 1893-94 | ..... | 1,959 | 2,192 | 2,224 | 6,375 | ..... | 2,921 | 1,814 | 2,962 | 7,697 |
| 1894-95 | ..... | 2,006 | 3,726 | 1,160 | 6,892 | ..... | 2,075 | 1,849 | 5,285 | 10,209 |
| 1895-96 | ..... | 1,966 | 3,059 | 1,319 | 6,344 | ..... | 1,863 | 1,087 | 2,791 | 5,741 |
| 1896-97 | ..... | 3,307 | 3,115 | 1,286 | 7,708 | ..... | 2,168 | 1,176 | 2,536 | 5,880 |
| 1897-98 | ..... | 3,575 | 3,703 | 1,052 | 8,330 | ..... | 1,729 | 1,066 | 2,210 | 5,005 |
| 1898-99 | ..... | 1,210 | 2,070 | 3,305 | 6,583 | ..... | 1,651 | 1,198 | 3,625 | 5,474 |
| 1899-1900 | ..... | 2,547 | 2,706 | 3,686 | 8,939 | ..... | 2,421 | 1,563 | 2,659 | 6,643 |
| 1900-01 | 37 | 2,009 | 3,207 | 4,125 | 9,393 | 360 | 3,419 | 1,346 | 4,643 | 9,768 |
| 1901-02 | 219 | 3,013 | 4,373 | 5,477 | 13,082 | 283 | 3,150 | 1,413 | 5,196 | 10,042 |
| 1902-03 | 140 | 2,269 | 3,040 | 4,842 | 10,289 | 493 | 2,808 | 1,615 | 6,579 | 11,495 |
| 1903-04 | 539 | 1,939 | 3,588 | 5.002 | 11,068 | 225 | 2,359 | 564 | 5,848 | 8,996 |
| 1904-05 | 779 | 1,902 | 3,674 | 5,516 | 11,871 | 433 | 2,673 | 272 | 6,759 | 10,137 |
| 1905-06 | 284 | 2,748 | 2,439 | 7,706 | 13,177 | 683 | 2,740 | 346 | 6,994 | 10,763 |
| 1906-07 | 320 | 2,882 | 3,712 | 7,400 | 14,314 | 307 | 3,156 | 416 | 6,348 | 10,227 |
| 1907-08 | 199 | 3,288 | 1,353 | 6,224 | 11,064 | 661 | 2,856 | 1,976 | 7,034 | 12,527 |
| 1908-09 | 312 | 2,965 | 2,794 | 6,946 | 13,017 | 668 | 4,078 | 1,632 | 4,866 | 11,244 |
| 1909-10 | 547 | 3,965 | 2,616 | 6,525 | 13,653 | 697 | 3,759 | 806 | 9,606 | 14,868 |

1906-07—période de neuf mois seulement.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic (autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis), en vertu d'un bail qui couvre également les droits de circulation sur l'Intercolonial entre Windsor-Junction et Halifax. La compagnie reçoit les deux tiers des recettes brutes, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

| Exercice. | Milles en exploitation. | Un tiers des recettes brutes. | Part du tiers des recettes brutes créditée à la ligne de la jonction Windsor à Halifax. | Part du tiers des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor. | Coût de l'entretien. | Profit. | Pertes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1880-81.. | 32 | 28,434 29 | 7,217 76 | 21,216 53 | 20,502 26 | 714 27 | |
| 1881-82.. | 32 | 28,461 07 | 7,407 88 | 21,052 19 | 13,099 55 | 7,953 64 | |
| 1882-83.. | 32 | 31,199 77 | 8,085 88 | 24,113 89 | 23,103 93 | 1,009 96 | |
| 1883-84.. | 32 | 30,428 39 | 7,409 46 | 23,018 93 | 22,140 86 | 878 07 | |
| 1884-85.. | 32 | 32,246 30 | 7,794 95 | 24,451 35 | 18,751 96 | 5,699 39 | |
| 1885-86.. | 32 | 31,185 63 | 7,527 52 | 23,658 11 | 19,229 49 | 4,428 62 | |
| 1886-87.. | 32 | 33,564 58 | 8,237 00 | 25,327 58 | 26,042 33 | ..... | 714 75 |
| 1887-88.. | 32 | 32,242 85 | 6,689 30 | 24,553 55 | 24,040 33 | 513 22 | |
| 1888-89.. | 32 | 37,313 43 | 8,941 32 | 28,372 11 | 20,856 50 | 7,515 61 | |
| 1889-90.. | 32 | 39,544 19 | 9,381 73 | 30,162 46 | 18,982 82 | 11,179 64 | |
| 1890-91.. | 32 | 39,519 56 | 9,284 48 | 33,508 35 | 28,931 71 | 1,303 42 | |
| 1891-92.. | 32 | 42,891 23 | 9,382 38 | 30,235 13 | 19,514 37 | 13,994 48 | |
| 1892-93.. | 32 | 43,901 28 | 9,585 17 | 34,316 11 | 16,889 95 | 17,426 16 | |
| 1893-94.. | 32 | 41,834 70 | 8,859 23 | 32,975 47 | 17,645 09 | 15,330 38 | |
| 1894-95.. | 32 | 50,703 84 | 11,626 20 | 39,077 64 | 14,640 07 | 24,437 57 | |
| 1895-96.. | 32 | 47,456 74 | 10,894 91 | 36,561 83 | 16,476 46 | 20,985 37 | |
| 1896-97.. | 32 | 54,208 81 | 13,605 58 | 40,603 23 | 10,821 04 | 29,782 19 | |
| 1897-98.. | 32 | 48,892 21 | 11,665 57 | 37,226 64 | 18,181 09 | 14,045 01 | |
| 1898-99.. | 32 | 56,314 51 | 13,840 48 | 42,474 04 | 12,873 06 | 29,600 94 | |
| 1899-1900 | 32 | 62,266 61 | 14,925 18 | 47,351 43 | 12,891 56 | 34,459 87 | |
| 1900-01.. | 32 | 62,523 20 | 15,261 31 | 47,261 89 | 16,862 66 | 30,399 23 | |
| 1901-02. | 32 | 65,315 38 | 15,710 79 | 49,604 59 | 16,376 27 | 33,228 32 | |
| 1902-03.. | 32 | 56,417 38 | 13,856 57 | 42,560 81 | 17,843 19 | 24,717 62 | |
| 1903-04.. | 32 | 72,708 54 | 19,074 49 | 53,634 05 | 24,281 09 | 29,352 96 | |
| 1904-05.. | 32 | 66,798 46 | 16,759 79 | 50,038 67 | 26,863 16 | 23,175 51 | |
| 1905-06.. | 32 | 65,936 66 | 16,484 16 | 49,452 50 | 17,485 97 | 31,966 53 | |
| 1906-07.. | 32 | 61,597 30 | 16,156 78 | 45,440 52 | 15,425 32 | 30,015 20 | |
| 1907-08.. | 32 | 76,471 58 | 20,041 17 | 56,430 41 | 37,912 11 | 18,518 20 | |
| 1908-09.. | 32 | 75,781 80 | 19,750 47 | 56,031 33 | 36,234 55 | 19,796 78 | |
| 1909-10.. | 32 | 81,861 73 | 21,207 75 | 60,653 98 | 23,549 90 | 37,104 08 | |

1906-07 —neuf mois seulement.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice, depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

| Exercice. | Milles en exploitation. | Frais d'exploitation. | Recettes brutes. | Pertes. | Tonnes de marchandises transportées. | Nombre de voyageurs transportés. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| 1875-76 | 199 | 214,930 43 | 118,060 96 | 96,869 47 | 28,358 | 93,964 |
| 1876-77 | 199 | 228,595 25 | 130,664 92 | 97,930 33 | 41,039 | 93,478 |
| 1877-78 | 199 | 221,599 49 | 135,899 60 | 85,699 89 | 38,668 | 111,428 |
| 1878-79 | 199 | 223.313 12 | 125,855 99 | 97,457 21 | 38,923 | 105,046 |
| 1879-80 | 199 | 164,640 55 | 113,851 11 | 50,789 44 | 37,208 | 90,533 |
| 1880-81 | 199 | 203,122 88 | 131,131 43 | 71,991 45 | 45,336 | 102,937 |
| 1881-82 | 199 | 228,259 97 | 137,267 54 | 90,922 43 | 48,315 | 118,436 |
| 1882-83 | 199 | 252,808 41 | 146,170 42 | 106,637 99 | 51,920 | 117,162 |
| 1883-84 | 199 | 236,428 13 | 144,504 12 | 91,924 01 | 51,841 | 118,988 |
| 1884-85 | 211 | 211,207 01 | 158,588 06 | 52,618 95 | 57,346 | 130,423 |
| 1885-86 | 211 | 216,744 34 | 155,584 36 | 61,159 98 | 57,913 | 120,374 |
| 1886-87 | 211 | 204,237 37 | 155,303 37 | 48,934 00 | 63,589 | 103,067 |
| 1887-88 | 211 | 229,639 95 | 158,365 62 | 71,276 33 | 59,603 | 131,246 |
| 1888-89 | 211 | 247,559 44 | 171,369 56 | 76,189 89 | 55,682 | 152,780 |
| 1889-90 | 211 | 266,485 85 | 160,971 78 | 105,514 07 | 51,604 | 133,099 |
| 1890-91 | 211 | 257,990 08 | 174,258 05 | 83,732 03 | 59,511 | 145,508 |
| 1891-92 | 211 | 289,706 38 | 157,442 69 | 132,263 69 | 51,065 | 139,389 |
| 1892-93 | 211 | 226,422 17 | 162,690 42 | 63,731 75 | 56,718 | 132,111 |
| 1893-94 | 211 | 226,891 06 | 158,533 83 | 68,357 23 | 53,577 | 123,727 |
| 1894-95 | 211 | 232,105 19 | 149,654 71 | 83,250 41 | 48,325 | 125,089 |
| 1895-96 | 211 | 225,138 56 | 146,476 54 | 78,662 02 | 46,395 | 122,586 |
| 1896-97 | 211 | 240,489 90 | 153,443 13 | 87,046 77 | 52,151 | 121,498 |
| 1897-98 | 211 | 231,418 74 | 158,950 61 | 72,468 13 | 57,539 | 126,510 |
| 1898-99 | 211 | 218,053 01 | 165,021 03 | 53,040 98 | 57,968 | 129,667 |
| 1899-1900 | 211 | 220,931 81 | 174,738 73 | 46,193 08 | 62,227 | 147,471 |
| 1900-01 | 211 | 261,766 24 | 193,833 48 | 67,883 76 | 73,696 | 157,793 |
| 1901-02 | 210 | 270,159 97 | 197,999 97 | 72,160 00 | 75,381 | 184,748 |
| 1902-03 | 209 | 259,637 82 | 217,714 24 | 41,923 58 | 80,582 | 205,265 |
| 1903-04 | 209 | 335,695 44 | 234,390 03 | 101,305 41 | 86,286 | 224,517 |
| 1904-05 | 209 | 370,464 44 | 217,330 61 | 153,133 83 | 75,969 | 235,194 |
| 1905-06 | 261 | 294,253 16 | 257,270 57 | 36,982 59 | 87,162 | 256,092 |
| 1906-07 | 267 | 283,148 50 | 215,434 97 | 67,713 53 | 67,144 | 232,371 |
| 1907-08 | 267 | 399,947 79 | 304,579 83 | 95,367 96 | 97,250 | 317,828 |
| 1908-09 | 267·5 | 400,330 00 | 311,319 63 | 89,010 78 | 106,090 | 332.758 |
| 1909-10 | 267·5 | 427,283 73 | 319,074 74 | 108,208 99 | 105,741 | 351,038 |

1906-07—période de neuf mois seulement.

# CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

CANAUX.

ETAT indiquant le coût total de la construction et de l'agrandissement de chacun des canaux, ainsi que les améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1910.

*Route de Montréal au lac Supérieur.*

| — | Construction primitive des canaux. | Agrandissement des canaux. | Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Lachine | 2,589,532 85 | 9,786,178 93 | ..... | 12,375,711 78 |
| Lac St-Louis | ..... | ..... | 298,176 11 | 298,176 11 |
| Canal Soulanges | 7,126,135 61 | ..... | ..... | 7,126,135 61 |
| Canal Beauharnois | 1,636,690 26 | ..... | ..... | 1,636,690 26 |
| Lac Saint-François | ..... | ..... | 75,906 71 | 75,906 71 |
| Canal Cornwall | 1,945,624 73 | 5,289,142 41 | ..... | 7,234,767 14 |
| Canal Williamsburg | 1,320,655 54 | 10,696 26 | ..... | 1,331,351 80 |
| Canal de la Pointe-Farran | ..... | 877,090 57 | ..... | 877,090 57 |
| Canal du Rapide-Plat | ..... | 2,158,242 00 | ..... | 2,158,242 00 |
| Canal des Galops | ..... | 6,120,985 18 | ..... | 6,120,985 18 |
| Rapides des Galops | ..... | ..... | 1,072,227 11 | 1,072,227 11 |
| Sections du fleuve | ..... | ..... | 711,238 93 | 711,238 93 |
| Chenal du Nord | ..... | ..... | 1,684,389 51 | 1,684,389 51 |
| Canal Murray | 1,248,946 71 | ..... | ..... | 1,248,946 71 |
| Canal Welland | 7,693,824 03 | 20,813,039 16 | ..... | 28,506,863 19 |
| Canal du Saut-Ste-Marie | 4,868,532 60 | ..... | ..... | 4,868,532 90 |
| | 28,429,942 33 | 45,055,374 51 | 3,841,938 37 | 77,327,255 21 |

*Route de Lachine à Ottawa.*

| — | Construction primitive. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Ecluse de Ste-Anne | 134,456 51 | 1,035,759 12 | 1,170,215 63 |
| Canaux de Carillon et Grenville | 63,053 64 | 4,119,039 32 | 4,182,092 96 |
| Canal de la Culbute (abandonné) | 382,776 46 | ..... | 382,776 46 |
| Total | 580,286 61 | 5,154,798 44 | 5,735,085 05 |

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

*Route d'Ottawa à Kingston.*

| — | Construction primitive. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Rideau | 4,085,889 21 | ..... | 4,085,889 21 |
| Canal Tay | 489,599 23 | ..... | 489,599 23 |
| Total | 4,575,488 44 | ..... | 4,575,488 44 |

*Route de Saint-Jean, P. Q., à Sorel.*

| — | Construction primitive. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Chambly | 637,056 76 | 43,944 33 | 681,001 09 |
| Ecluse de St-Ours | 121,537 65 | ..... | 121,537 65 |
| Total | 758,594 41 | 43,944 33 | 802,538 74 |

*Route du lac Ontario à la baie Georgienne.*

| — | Construction primitive. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal de la Trent | 7,873,501 09 | ..... | 7,873,501 09 |
| Total | 7,873,501 09 | ..... | 7,873,501 09 |

*Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.*

| — | Construction primitive. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Saint-Pierre—Cap-Breton | 248,762 84 | 399,784 30 | 648,547 14 |
| Total | 248,762 84 | 399,784 30 | 648,547 14 |

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1909.

| Nom du canal. | | Ouverture de la navigation en 1909. | Fermeture de la navigation en 1909. |
|---|---|---|---|
| Lachine | | 1er mai | 3 décembre. |
| Soulanges | | " | 4 " |
| Grenville | | " | 30 novembre. |
| Carillon | | " | 30 " |
| Chambly | | " | 30 " |
| Sainte-Anne | | 30 avril | 30 " |
| Saint-Ours | | 20 " | 30 " |
| Cornwall | | 3 mai | 6 décembre. |
| Williamsburg | Pointe-Farran | 1er mai | 8 " |
| | Rapide-Plat | 1er mai | 8 " |
| | Galops | 1er mai | 8 " |
| Murray | | 12 avril | 7 " |
| Welland | | 15 " | 20 " |
| Saut-Sainte-Marie | | 21 " | 16 " |
| Rideau | A Ottawa | 1er mai | 30 novembre. |
| | A Kingston-Mills | 1er mai | 29 " |
| Trent | Lac Simcoe aux Chutes Fénelon | 1er mai | 1 " |
| | Chutes Fénelon à Lakefield | 21 avril | 20 " |
| | Lakefield à Peterborough | 10 mai | 15 " |
| | Peterborough aux Chutes Healey | 17 avril | 27 " |
| Saint-Pierre | | 12 " | 11 janvier 1910. |

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux pendant les saisons de 1908 et 1909.

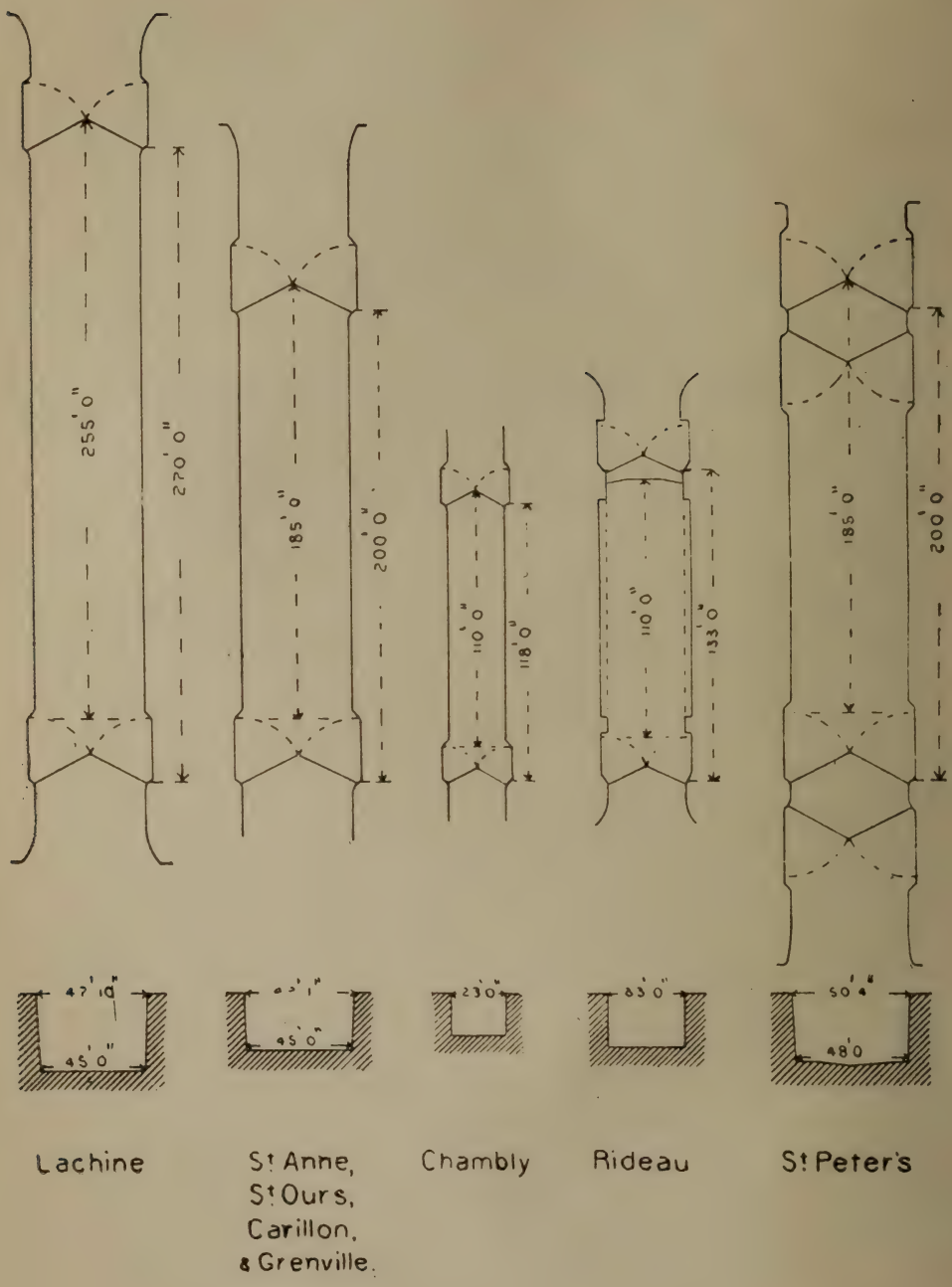
| Nom du canal. | Saison de 1908. | Saison de 1909. | Nombre de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Saison de 1908. | Saison de 1909. |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | | |
| Canal Welland | 1,703.453 | 2,025,951 | 2,351 | 2,433 |
| Canaux du Saint-Laurent | 2,009.102 | 2,410,629 | 8,025 | 9,271 |
| Canal Chambly | 503,276 | 752,117 | 3,594 | 4,725 |
| Canaux de la rivière Ottawa | 258,527 | 336,939 | 1,882 | 2,181 |
| Canal Rideau | 89,640 | 91,774 | 7,981 | 2,236 |
| Canal Saint-Pierre | 72,015 | 79,850 | 1,380 | 1,439 |
| Canal de la Trent | 81,690 | 59,952 | 5,025 | 3,730 |
| Canal Murray | 25,901 | 102,291 | 998 | 957 |
| Canal du Saut-Sainte-Marie | 12,759,216 | 27,861,245 | 5,293 | 6,331 |
| Total | 17,502,820 | 33,720,748 | 36,529 | 33,303 |

# CANAUX

Graphique indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal.

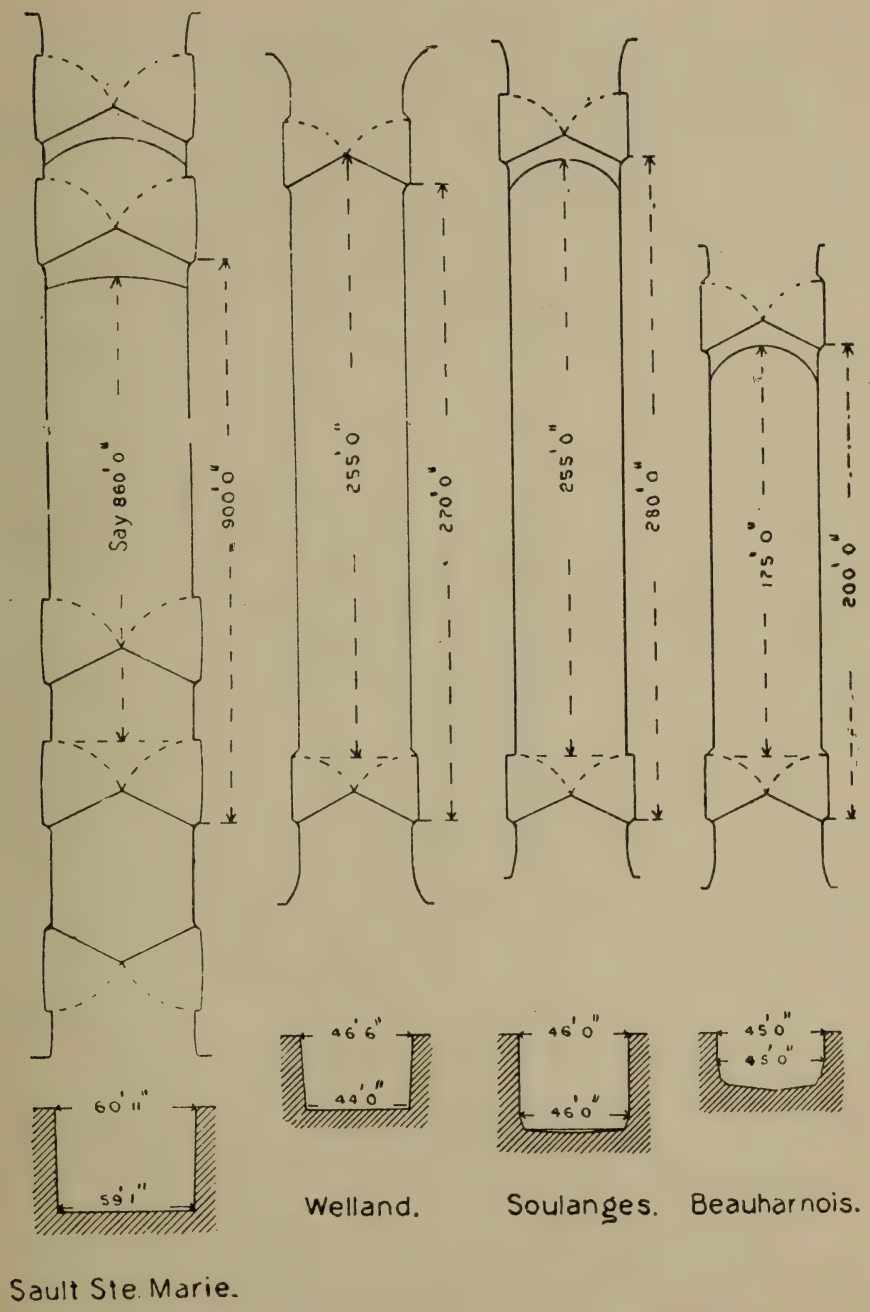
Longueurs et situation des canaux du Dominion et des eaux intermédiaires ainsi que dimensions des écluses.

Graphique indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun




Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a

des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.

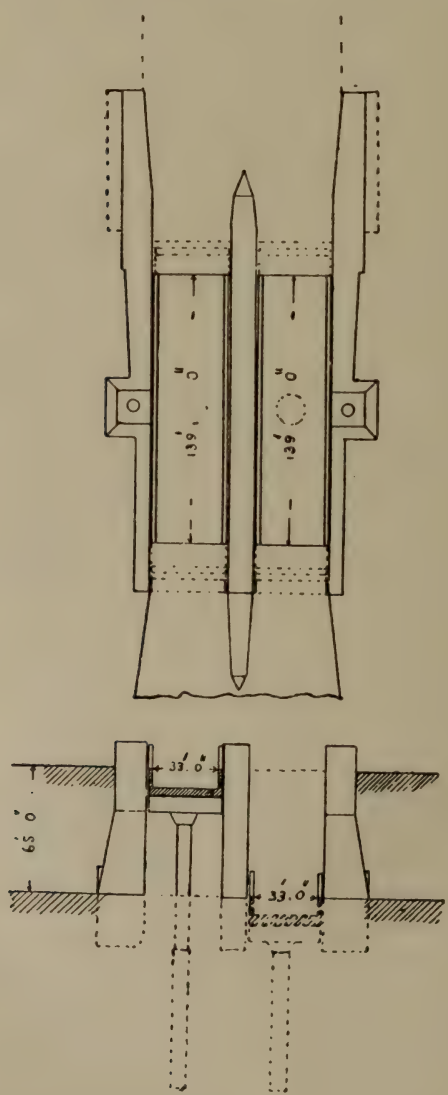



pas d'écluses de moindre dimension que celle du canal Welland.

# CANAL DE LA TRENT

*ECLUSE D'ASCENSION HYDRAULIQUE A PETERBOROUGH.*

## 65 PIEDS D'ASCENSION



# CANAUX

Les tableaux suivant donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants:

*Premièrement—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).*

| | |
|---|---|
| 1. Canal Lachine | 8½ |
| Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent | 16 |
| 2. Canal Soulanges | 14 |
| Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent | 33 |
| 3. Canal Cornwall | 11 |
| Fleuve Saint-Laurent | 5 |
| 4. Canal de la Pointe-Farran | 1¼ |
| Fleuve Saint-Laurent | 10 |
| 5. Canal du Rapide-Plat | 3⅔ |
| Fleuve Saint-Laurent | 4 |
| 6. Canal des Galops | 7⅓ |
| Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario | 236 |
| 7. Canal Welland | 26¾ |
| Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc. | 580 |
| 8. Canal du Saut-Sainte-Marie | 1¼ |
| Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur | 273 |
| Total | 1,230¼ |
| A Duluth | 1,354 |
| Chicago | 1,286 |

*Deuxièmement.—D'Ottawa au lac Champlain.*

1. Canaux de Grenville; 2. Carillon; 3. Sainte-Anne; 4. Chambly; 5. Ecluse de Saint-Ours.

*Troisièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.*

1. Canal Rideau.

*Quatrièmement.—Du lac Ontario à Trenton au lac Huron.*

Canal de la Trent (pas achevé).

*Cinquièmement.—De l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.*

1. Canal de Saint-Pierre.

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, ou Fort-William, sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,233 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,357 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,289.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux enlroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les navires qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on se mit à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 commença le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à l'eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse sur un parcours de 108 milles à partir de Montréal jusqu'au point où la marée se fait sentir. Ces travaux se continuent maintenant par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Le chenal a une profondeur de 30 pieds à l'extrême étiage et une largeur moyenne de 450 pieds, qui s'étend à 600 pieds dans les courbes. Le chenal est éclairé et indiqué par des bouées. On a commencé un chenal de 35 pieds de profondeur en 1907.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie.

L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie à travers le lac Hay, à l'est du Saut-Sainte-Marie, se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minima de 300 pieds, laquelle, aux angles et aux endroits difficiles, s'accroît jusqu'à 1,000 pieds. La profondeur est de 29 pieds à l'étiage. En 1903 on a commencé à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions minima: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la pointe Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois.

## CANAL LACHINE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 8½ milles statutaires. |
| Nombre d'écluses.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 5 |
| Dimensions des écluses.. .. .. .. .. .. .. .. | 270 pieds par 45. |

| | | |
|---|---|---|
| Ascension totale par les écluses.. .. .. .. .. | 45 | pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses.. | 18 | " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses.. | 14 | " |
| Largeur moyenne du canal neuf.. .. .. .. .. | 150 | " |

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs. Les deux écluses nord d'aval ont cependant été allongées et ont aujourd'hui 270 pieds, avec 16½ pieds d'eau sur les buscs.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses; les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux écluses à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

## CANAL DE SOULANGES.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur du canal.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 14 | milles statutaires. |
| Nombre d'écluses d'ascension.. .. .. .. .. .. | 4 | |
| Nombre d'écluses de prise d'eau.. .. .. .. .. | 1 | |
| Dimensions des écluses.. .. .. .. .. .. .. .. | 280 | pieds par 45. |
| Ascension totale par les écluses.. .. .. .. .. | 84 | pieds |
| Hauteur de l'eau sur les seuils.. .. .. .. .. | 15 | " |
| Largeur du canal au fond.. .. .. .. .. .. .. | 100 | " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau.. .. | 164 | " |

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

## CANAL DE CORNWALL.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur du canal.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 11 | milles statutaires. |
| Nombre d'écluses.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 6 | |
| Dimensions des écluses.. .. .. .. .. .. .. .. | 270 | pieds par 45. |
| Ascension totale par les écluses.. .. .. .. .. | 48 | pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils.. .. .. .. .. | 14 | " |
| Largeur du canal au fond.. .. .. .. .. .. .. | 100 | " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau.. .. | 164 | " |

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 50 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 33 milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickenson's-Landing.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 1¼ milles. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Nouvelle écluse | 800 pieds par 45. |
| Ancienne écluse | 200 " |
| Ascension totale par les écluses | 3½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse. | 14 " |
| Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 90 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 154 " |

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe Farran, la distance par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 3⅔ milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 270 pieds par 45. |
| Ascension totale par les seuils | 11½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 152 " |

On peut se servir de la vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

### CANAL DES GALOPS.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 7⅓ milles |
| Nombre d'écluses | 3 |
| Dimensions des écluses, dont une est une écluse de prise d'eau | 1 de 800 x 45 pieds.<br>1 de 270 x 45 "<br>1 de 285 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | 15½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 144 " |

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint--Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-Iroquois, de Port-Cardinal et des Galops.

## CANAL MURRAY.

| | |
|---|---|
| Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest | 5⅙ milles. |
| Largeur au fond | 80 pieds. |
| Largeur à la surface de l'eau | 120 " |

Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.. . . . . 11 "
Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

## CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

| | | Ancien canal. | Nouveau canal. Agrandi. |
|---|---|---|---|
| Longueur du canal.. . . . . | | 27½ milles. | 26¾ milles. |
| Paires de portes auxiliaires (autrefois 3).. . . . . | | | 1 |
| Nombre d'écluses.. . | de prise d'eau. | 1 | 1 |
| | d'ascension.. . . | 26 | 25 |
| Dimensions.. . . . . | 1 (de partage) 230 x 45<br>1 écluse 200 x 45<br>1 écluse 200 x 45<br>24 écluses 150 x 45 | | 270 par 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses.. . . | | 326¾ pieds. | 326¾ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils.. . . | | 10¼ " | 14 " |

### BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—

De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.. . . . . 2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc.. . . . . 300 "
De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara. 1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson.. . . . . 2
Dimension des écluses.. . . . . 150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant.... . . . 10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. . . . . 9 pieds 10 pouces.

### CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.. . . . . 21 milles.
Nombre d'écluses.. . . . . 2
Dimension des écluses.. . . . . 1 de 150 x 26½ pieds.
1 de 200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.. . . . . 7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. . . . . 9 pieds.

### BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.. . . . . 1¾ mille.
Nombre d'écluses.. . . . . 1
Dimensions de l'écluse.. . . . . 185 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. . . . . 7½ pieds.
Ascension totale par l'écluse.. . . . . 7 à 8 pieds.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie; une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de service: l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal entre les extrémités des jetées à l'entrée | 1 1/30 mille ou 7,472 pieds. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions | 900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 59 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau) | 19 pieds 3 pouces. |
| Ascension totale (moyenne) | 18 " |
| Largeur du canal au fond | 141 " 8 pouces. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 150 " |

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

## MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

*Canaux d'Ottawa.*

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

### LE CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

| Sections de navigation. | Distance intermédiaire. | Distances totales de Montréal. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Canal Lachine | $8\frac{1}{2}$ | |
| De Lachine à l'écluse Sainte-Anne | 15 | $23\frac{1}{2}$ |
| Ecluse Sainte-Anne et jetées | $\frac{1}{8}$ | $23\frac{5}{8}$ |
| De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon | 27 | $50\frac{5}{8}$ |
| Canal de Carillon | $\frac{3}{4}$ | $51\frac{3}{8}$ |
| Du canal de Carillon au canal de Grenville | $6\frac{1}{4}$ | $57\frac{3}{8}$ |
| Canal de Grenville | $5\frac{3}{4}$ | $63\frac{3}{8}$ |
| Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau | 56 | $119\frac{3}{8}$ |
| Navigation du Rideau aboutissant à Kingston | $126\frac{1}{4}$ | $245\frac{5}{8}$ |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur du canal | $\frac{1}{8}$ mille. | $\frac{1}{8}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 | 1 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. | 190 x 45 pieds. |
| Ascension totale | 3 pieds. | 3 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " | 6 " |

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à $23\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

## CANAL DE CARILLON.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $\frac{3}{4}$ mille. |
| Dimensions | 200 x 45 pieds. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Ascension totale | 16 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 100 " |

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

## CANAL DE GRENVILLE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $5\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 5 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | $43\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 pieds, |
| Largeur du canal au fond | 40 à 50 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 50 à 80 " |

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

| | |
|---|---|
| Longueur navigable | 126¼ milles. |
| Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston | 33 d'ascension.<br>14 de chute. |
| Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses.. .. .. 457½ pieds. | 292¼ d'ascension et 165¼ de chute. à l'eau haute. |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds. |
| Profondeur navigable sur les différents biefs | 5 " |
| Largeur du canad au fond | 54 pieds dans le roc.<br>60 pieds dans la terre. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 80 pieds dans la terre. |

## CANAL DE PERTH.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 7 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Ascension totale | 26 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 " 6 pouces. |
| Longueur du barrage | 200 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 80 " |
| Largeur du canal au fond | 40 " dans le roc.<br>60 " dans l'argile. |

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston, par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente du sud-ouest pour Kingston sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, qui se jettent dans le lac Rideau.

3. .Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Trail, la rivière Cataraqoui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

## RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

| Sections de navigation. | Distance intermédiaire. | Distances totales. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| De Sorel à l'écluse de Saint-Ours | 14 | 14 |
| De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly | 32 | 46 |
| Canal Chambly | 12 | 58 |
| Du canal Chambly à la frontière | 23 | 81 |
| De la frontière au canal Champlain | 111 | 192 |
| Du canal Champlain à la jonction du canal Erié | 66 | 258 |
| De la jonction du canal Erié à Albany | 7 | 265 |
| D'Albany à New-York | 146 | 411 |

## ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

| | |
|---|---|
| Dimension de l'écluse | 200 x 45 pieds. |
| Longueur | ⅛ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Ascension totale | 5 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 " |
| Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest | 690 " |

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

## CANAL DE CHAMBLY.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Longueur du canal | | | 12 milles. |
| Nombre d'écluses | | | 9 |
| Dimensions des écluses:— | | | |
| Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean. | 122 | pieds. | de 22½ à 24 pds de large. |
| Ecluse d'ascension n° 2 | 124 | " | |
| Ecluses d'ascension n^os 3, 4, 5, 6 | 118 | " | |
| Ecluses d'ascension n^os 7, 8, 9, écluses accolées | 125 | " | |
| Ascension totale par les écluses | 74 | " | |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 | " | |
| Largeur du canal au fond | 36 | " | |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 60 | " | |

Le canal Chambly fait suite aux 32 écluses où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

## CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe.

La route à partir du lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, n'a pas encore été déterminée.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 180 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les parties navigables et non navigables:—

1. De Trenton, sur la baie de Quinté, au lac du Riz, que l'on ameliore dans le moment pour obtenir 8 pieds 4 pouces sur les seuils d'écluse et 9 pieds dans les biefs.

Sur ce parcours des chutes de Healy à Hastings on peut déjà naviguer avec un tirant d'eau de 6 pieds sur à peu près vingt milles.

2. De l'extrémité d'aval du lac du Riz à Gamebridge, sur le lac Simcoe, la partie navigable avec une profondeur d'eau minima de 6 pieds est de. . . . . .121 milles.

3. A travers le lac Simcoe jusqu'aux Narrows près d'Orilia, la partie navigable avec une profondeur d'eau minima de 6 pieds est de . . . . . 15 milles.

4. Des Narrows à Washago, sur le lac Couchiching, la partie navigable avec une profondeur d'eau minima de 6 pieds est de. . . . . .10 milles.

Un vaisseau partant de la ligne principale du canal dans le lac à l'Esturgeon, près de la Pointe à l'Esturgeon, à 144 milles approximativement de Trenton, traverse Lindsay et se rend jusqu'à Port-Perry par la rivière et le lac Scugog, soit une distance d'environ 36 milles. Au sud de Lindsay la navigation est limitée à un tirant d'eau d'a peu près 4 pieds. L'on est à construire une nouvelle écluse et un barrage en béton à Lindsay.

Le gouvernement a pleinement décidé de suivre la route des rivières à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac du Riz au cours de la session de 1907, et l'on a commencé la construction à l'automne de cette année. Les améliorations se font en barrant les rivières à des endroits convenables et en reliant les étangs que cela crée au moyen d'écluses. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur, 33 pieds de largeur, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. La profondeur d'eau minima dans les biefs sera de 9 pieds. Cette division de 57 milles a été partagée pour les fins de la construction en sept sections, dont cinq ont été données à l'entreprise.

Le lac du Riz est à 369 pieds au-dessus du niveau de l'eau base du lac Ontario; cette chute pourra être probablement rachetée au moyen de 18 écluses.

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée jusqu'à date comprennent de courts canaux avec des écluses à Hastings; à Peterborough; de Peterborough à Lakefield il y a 7 écluses dont l'une d'ascension hydraulique; à la Pointe de Young, à Burleigh-Falls, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, à Fenelon-Falls, à Rosedale. Entre les lacs Balsam et Simcoe il y a six écluses dont l'une d'ascension hydraulique.

Il y a aussi des barrages à Healy-Falls, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, à Fenelon-Falls, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

On a aussi construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

A Healy-Falls, à environ 37 milles de Trenton, un barrage en bois maintient la navigation à un tirant d'eau de six pieds jusqu'à Hastings, soit une distance d'à peu près 14 milles.

A Hastings se trouve une écluse en maçonnerie et un barrage en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trent, le lac du Riz et la rivière Otonabi, jusqu'à Peterborough, soit sur un parcours d'environ 36 milles.

A Peterborough, à 87 milles de Trenton, il y a une écluse en maçonnerie et un barrage en béton qui maintiennent la navigation par le lac Little jusqu'à l'écluse n° 6 de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'environ trois quarts de mille.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:

En quittant le lac Little par l'écluse n° 6 on atteint, après un parcours d'environ un demi-mille, l'écluse d'ascension hydraulique; l'ascension est ici de 65 pieds, puis l'on prend un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à cinq milles environ de Peterborough, le dernier mille seulement de ce bief se trouvant dans la rivière; d'ici à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1, ainsi que leurs barrages respectifs, permettent la navigation jusqu'à Lakefield, à 10 milles à peu près de Peterborough, ou à 97 milles de Trenton, et de là sur 5 autres milles jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Stony jusqu'à Burleigh, soit sur un parcours d'environ 9 milles.

A Burleigh une écluse en maçonnerie de deux ascensions et un barrage en bois maintiennent la navigation par le lac Lovesick, sur un parcours d'à peu près 2 milles, jusqu'à Lovesick.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par la baie Deer sur un parcours d'environ 5 milles jusqu'à Buckhorn.

A Buckhorn une écluse en maçonnerie et un nouveau barrage en béton maintiennent la navigation sur un parcours d'à peu près 16½ milles par les lacs Buckhorn et Pigeon jusqu'à Bobcaygeon, à 135 milles de Trenton.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un, a été dernièrement reconstruit en béton et l'autre en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fenelon sur un parcours d'à peu près 14½ milles jusqu'à Fenelon-Falls.

A Fenelon-Falls se trouve un court canal, une écluse en maçonnerie de deux ascensions et un barrage en bois qui maintiennent la navigation à travers les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, soit sur une distance d'environ 3½ milles, où se trouve une nouvelle écluse en béton de mêmes dimensions que celles de la division des lacs Ontario-Rice. Cette nouvelle écluse sera livrée à la circulation au printemps de 1910.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage qui sera construit dans l'été de 1910 maintiendront la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal, qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, soit sur un

parcours de 12 milles, la moitié de cette distance est à travers un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse qui se trouve à 165 milles à peu près de Trenton.

Il y a présentement à Rosedale une ancienne écluse en bois et un barrage qui maintiennent la navigation sur le bief culminant, la route est d'à peu près un mille plus longue que par la nouvelle écluse.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield se produit une chute de 50.44 pieds du bief culminant. De cet endroit à Gamebridge, sur le lac Simcoe, à 178 milles de Trenton, la route se compose d'un canal et de biefs de rivières maintenus au moyen de barrages sur la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5, avec des barrages en béton aux écluses n$^{os}$ 1, 2 et 3.

A partir de la baie Cooks sur le lac Simcoe, à 28½ milles de Gamebridge, sur la ligne principale, l'on est à améliorer la rivière Holland de façon à obtenir une navigation d'un tirant d'eau de 6 pieds afin d'établir une communication avec Newmarket à 13½ milles du lac, ou à 220 milles de Trenton.

Suit une liste des écluses maintenant exploitées et de leurs dimensions, dans l'ordre de leur situation à partir de Hastings jusqu'à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

| | — | Longueur d'un chardonnet à l'autre. | Largeur. | Prof. de l'eau sur le seuil. | Ascension. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | pds. | pds. | pds. | pds. |
| 1 | Ecluse à Hastings | 134 | 33 | 6 | 9 |
| 1 | " à Peterborough | 134 | 33 | 6 | 9 |
| 1 | " n° 6, Peterborough—Division de Lakefield | 142 | 33 | 6 | 12 |
| 1 | " à Peterborough, écluse d'ascension hydr. n° 1 | 140 | 33 | 6 | 65 |
| 1 | " n° 5, Peterborough—Division de Lakefield | 142 | 33 | 6 | 14 |
| 1 | " n° 4 " " " | 142 | 33 | 6 | 12 |
| 1 | " n° 3 " " " | 142 | 33 | 6 | 12 |
| 1 | " n° 2 " " " | 142 | 33 | 6 | 10 |
| 1 | " n° 1 " " " | 142 | 33 | 6 | 16 |
| 1 | " à la Pointe de Young | 134 | 33 | 6 | 6 |
| 2 | " à Burleigh, chacune 11½ pieds | amont 134, aval. 150 | 33 | 6 | 23 |
| 1 | " à Lovesick | 134 | 33 | 6 | 4 |
| 1 | " à Buckhorn | 134 | 33 | 6 | 9 |
| 1 | " à Bobcaygeon | 134 | 33 | 6 | 7 |
| 2 | " à Fenelon-Falls, chacune 12 pieds | amont 134, aval. 150 | 33 | 6 | 24 |
| 1 | " à Rosedale | 175 | 33 | 8 4 pc. | 4 |
| 1 | " à Kirkfield, écluse d'ascension hydrauliq. n° 2 | 140 | 33 | 6 | 50·44 |
| 1 | " n° 1, Simcoe—Division du lac Balsam | 142 | 33 | 6 | 21 |
| 1 | " n° 2 " " " | 142 | 33 | 6 | 14 |
| 1 | " n° 3 " " " | 142 | 33 | 6 | 14 |
| 1 | " n° 4 " " " | 142 | 33 | 6 | 14 |
| 1 | " n° 5 " " " | 142 | 33 | 6 | 11 |
| 24 | | | | | |
| 1 | " à Lindsay, rameau de Scugog | 142 | 33 | 6 | 6·5 |

## CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | Environ 2,400 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau. | 55 pieds. |
| Ecluse | 1 écluse de marée, 4 paires de portes. |
| Dimensions | 200 x 48 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 18 pieds à l'eau la plus basse. |
| Profondeur de l'eau dans le canal | 19 pieds. |
| Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre | 4 pieds. |

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique.

# PARTIE IX

# CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

# CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

Suivant les différentes lois accordant des subventions aux chemins de fer passées depuis et y compris l'année 1906, soit les seules lois en vigueur à la fin de l'exercice 1909-10 (31 mars 1910).

Pour les lois antérieures concernant les subventions aux chemins de fer, voir le rapport annuel de 1908-09.

1906.

## LOI, 6 EDOUARD VII, CH. 43, 1906.

*(Sanctionnée le 13 juillet 1906.)*

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille:—

A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (ou à la Compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

(*a*) A partir de Little-Current et traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien, à ou près de Stanley, et de là jusqu'à Sudbury, pour 64 milles au plus.

(*b*) A partir d'un point sur la dite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 100 milles au plus;

(*c*) A partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord; les dites subventions étant accordées au lieu des subventions pour 64 à 130 milles accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 6, tel que modifié par l'article 5 du chapitre 7 de 1901, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, respectivement, pour 30 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour une ligne de chemin de fer, n'excédant pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer, n'excédant pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, vers la ligne-mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, au lieu des subventions pour 40, 50 et 135 milles autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa ligne, la distance de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 8, pour 50 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis le lac Nomininguе jusqu'à La Lièvre, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44, pour 35 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec embranchements jusqu'à un point du chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et aussi jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, pour une totalité de 236 milles au plus, au lieu des subventions pour 116 et 120 milles autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Wellington jusqu'à Union-Bay, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 68, pour 55 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces points, par voie du village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17, pour 41 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis le Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 5 de 1892, pour 20 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé à un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 5.

A la Compagnie dite The Népigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:

(*a*) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Népigon, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'au lac Népigon, distance de 30 milles au plus;

(*b*) à partir d'un endroit situé sur la baie Népigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer Népigon, distance de 3½ milles au plus;

(*c*) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1½ mille au plus;

(*d*) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Népigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus;

Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 3, pour une totalité de 80 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur la Malbaie et la Baie-Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 48, pour 200 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 11 et 52.

A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-François et Saint-George, n'excédant par 9 milles; et pour une

ligne ferrée allant de Scott-Jonction au pont de Québec, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46, pour 22 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 11, pour 50 milles au plus.

A la Shediac and Coast Railway Company, pour une voie ferrée allant depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17, pour 38 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Saint-Constant, dans le comté de Laprairie et Napierville, à travers Saint-Edouard, Saint-Cyprien et Lacolle, jusqu'à un point, à ou près la frontière internationale, sur le chemin de fer Delaware and Hudson (Grand-Tronc), au lieu des subventions pour 19 et 12 milles autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 10 et chapitre 4 de 1894, respectivement, pour 28 milles au plus.

A la Lake Superior, Long Lake and Albany River Railway Company, pour une voie ferrée allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 76, pour 10 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario,, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, pour 30 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer entre Kingston et Ottawa, renouvellement de la subvention autorisée par le chapitre 4 de 1897, pour 101 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point de sa ligne situé dans le township d'Inverness jusqu'à un point situé à ou près le pont qui traverse le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article, 2, item 45, pour 30 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, et allant jusqu'à La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, pour 35 milles au plus.

A la Halifax and South Western Railway Company pour une voie ferrée depuis un point à ou près Halifax jusqu'à un point à ou près Barrington-Passage (excepté la partie située à l'est de Bridgewater qui faisait précédemment partie de la ligne du chemin de fer Central) au lieu des subventions autorisées pour 68, 77 et 35 milles, par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (*a*) et (*b*) et item 75, respectivement pour 185 milles au plus.

A la Compagnie de chemin de fer de la Baie de Quinté pour une ligne ferrée, depuis un point à ou près le village de Tweed, de là dans une direction nord-ouest jusqu'à un point à ou près le village de Bunnockburn, dans le comté de Hastings, renouvellement partiel de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 45, et au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, pour une totalité de 20 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 32, pour 75 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du Lac Bouchette ou d'un endroit à environ un mille de la dite station, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 47, pour 13 milles au plus.

Pour une ligne ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debert, ou depuis la mine de houille de Debert jusqu'à la tête de ligne nord du chemin de fer de la Londonderry Iron and Mining Company près East-Mines, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 20, pour 4½ milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islantic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 27, pour 35 milles au plus.

A l'Ontario, Northern and Témagami Railway Company (ci-devant Compagnie du chemin de fer de Témagami), pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près de Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Témagami, dans le district du Nipissingue, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 36, pour 50 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40, pour 1 mille au plus.

Pour une ligne de chemin de fer allant de Truro dans une direction nord vers Brûlé, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 64, pour 34 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer Crow's-Nest à un point situé à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 66, pour 186 milles au plus.

A la Brockville, Westport and Sault Ste. Marie Railway Company, le solde impayé de la subvention autorisée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas $3,200 par mille, et aussi le solde impayé de la subvention autorisée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelée par le chapitre 5 de 1892; le tout ne dépassant pas $86,800, renouvellement de la subvention autorisée par le chapitre 4 de 1894; et la dite subvention, ou telle partie de la dite subvention dont il a ci-devant été convenu aux termes d'une convention déposée au ministère des Chemins de fer et Canaux entre la dite Brockville, Westport and Sault Ste. Marie Railway Company et les créanciers de la dite compagnie, peut être versée aux dits créanciers ou à leurs représentants légaux, ainsi que mentionné dans la dite convention.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Jonquières jusqu'à la Baie des Ha! Ha? au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 7, pour 20 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer allant depuis Sainte-Rose par la voie du côté est du lac Ainslie jusqu'à ou vers Orangedale sur l'Intercolonial, n'excédant pas 34 milles; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai à l'anse Caribou, n'excédant pas 4 milles, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin-des-Mines, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25, pour 1 mille au plus.

Au chemin de fer le Great-Northern of Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis Preston et Hartwell, pour 30 milles au plus; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort et la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, pour 22 milles au plus, au lieu des subventions autorisées pour la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et Gatineau par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 6 et 41.

Au chemin de fer le Great-Northern of Canada, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec ou dans la direction de ce pont au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 74, pour 70 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe des Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, n'excédant pas 15 milles; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, et passant par les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, n'excédant pas 38 milles; au lieu des subventions autorisées par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 8 et 9, pour une totalité de 53 milles au plus.

A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 67, pour 50 milles au plus.

A la Compagnie dite Ottawa, Northern and Western Railway Company, pour une voie ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont Interprovincial dans la cité de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la cité de Hull et se terminant à un point sur la ligne-mère du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'extrémité est de la cour de sa station de Hull), au lieu de la subvention autorisée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, et par la première partie de l'item 13 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 9 milles au plus.

A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 3, pour 51 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiscamingue, au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, allant dans la direction du nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 42, pour 50 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 43, pour 20 milles au plus.

A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Saint-Octave, sur l'Intercolonial, jusqu'à Matane, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 54, pour 30 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir du village de Haliburton, passant par le village de Whitney, et allant vers la ville de Mattawa, Ontario, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 25, et le chapitre 8 de 1900, article 2, item 9, pour 60 milles au plus.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Dawson et allant jusqu'à la rivière Stewart, en passant à ou près Grand-Forks, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 71, pour 84 milles au plus.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fetr subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni le prix de revient des

terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions par la présente loi autorisées, pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur des sections ainsi achevées relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres; ou

(*d*) dans le cas des alinéas *b* et *c*, partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, sont, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, accordées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1906, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou les chemins de fer par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

6. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenues de

fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'affectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le Gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

8. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète des fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction de son chemin de fer et le matériel roulant nécessaire à son premier équipement, si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

9. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu que—

*(a)* le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

*(b)* il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie;

*(c)* la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

## 1907.

## LOI 6-7 EDOUARD VII, CH. 40.

*Sanctionnée le 27 avril 1909.*

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. Au chemin de fer Central-Ontario, pour un prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un endroit situé à ou près Bancroft jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Canada-Atlantic à ou près Whitney, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre de 1903, article 2, item 4.

2. Pour une ligne de chemin de fer, de 26 milles au plus, depuis Woodstock jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 15.

3. Pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à ou près de Welsford ou Westfield, ou entre ces deux endroits, jusqu'à Gagetown, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 16.

4. Pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus, entre Liverpool et Milton, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la partie de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 *(d)*.

5. Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, entre Milton et Calédonia, Nouvelle-Ecosse, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 *(d)*

6. Pour une ligne de chemin de fer, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Pointe-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 24.

7. Pour une voie ferrée, d'un mille au plus, à partir d'un point de sur le cheminde fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai de l'Etat à Canning, au lieu de la suvvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 26.

8. A la *Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company,* pour une ligne ferrée, de 47 milles au plus, à partir d'un endroit situé à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'au lac Nicola, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 28.

9. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, pour une ligne ferrée de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona et allant jusqu'à Edmonton, et de là allant à l'ouest vers la Passe de la Tête-Jaune, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 28.

10. Pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, depuis Frédéricton jusqu'à Woodstock, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 29.

11. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 30.

12. A la compagnie du chemin de fer Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne ferrée, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et allant vers le nord jusqu'à

un point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc entre ces endroits, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 31.

13. A la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* pour une ligne ferrée, de 265 milles au plus, allant de Toronto, en suivant le côté est du lac Simcœ jusqu'à un endroit à ou près de Sudbury ou au delà, en passant par Parry-Sound, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de la Baie de James par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 39.

14. Pour une ligne d'embranchement, de 4.2 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Pacifique-Canadien est croisé par le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* (ci-devant le chemin de fer le Grand-Nord), entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 49.

15. A la compagnie du chemin de fer Orford-Mountain pour les lignes ferrées suivantes d'une longueur totale de 27 milles au plus; depuis la ligne de Bolton jusqu'à Mansonville, 7.54 milles; depuis Mansonville jusqu'à la frontière internationale, 3.12 milles; depuis Windsor-Mills jusqu'à Brompton-Falls, 8 milles; de Melbourne-Road-Crossing jusqu'au village de Melbourne, 3.50 milles; et à partir d'un point sur la ligne mère jusqu'à l'extrémité sud du lac Bonella, 5 milles, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 50.

16. A la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern Quebec* pour une ligne ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne mère à ou près de l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon, au lieu de la subvention autorisée à la compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord, par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 55.

17. A la *York and Carleton Railway Company,* pour une ligne ferrée, de 5 milles au plus, à partir de son terminus ouest actuel, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 61.

18. A la compagnie du chemin de fer Midway et Vernon, pour une ligne ferrée de 150 milles au plus, allant de Midway à Vernon, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 69.

19. Pour une ligne de chemin de fer, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du lac Mégantic, et vers le sud, le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale à ou près la rivière Morte, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 78.

20. Pour une ligne de chemin de fer, de 55 milles au plus, depuis Wellington jusqu'à ou vers Union-Bay, par voie d'Alberni, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 6.

21. Pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 34 milles, allant depuis Sainte-Rose ou depuis les mines de houille de Chimney-Corner jusqu'à un point à ou près l'Anse-Chimney-Corner, par la voie du côté est du lac Ainslie, et de là jusqu'à ou vers Orangedale sur le chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 4 milles, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, ou la baie ou rivière des Habitants, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 34.

22. A la *Klondike Mines Railway Company,* pour les lignes ferrées suivantes, savoir:—

*(a)* pour une ligne ferrée à partir de Dawson jusqu'à un point à ou près Sulphur-Spring, 31 milles au plus;

*(b)* pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près Sulphur-Spring jusqu'à un point à ou près la ligne de faîte entre les creeks Dominion et Flat, 45 milles au plus;

(c) pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près la ligne de faîte jusqu'à ou vers la rivière Stewart, 8 milles au plus;

Le tout au lieu de la subvention autorisée par le chapitre de 1906, article 1, item 46.

23. Pour une ligne ferrée à partir de St-Pierre jusqu'à Louisbourg, 50 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 65.

24. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 8 milles, depuis Grandique-Ferry jusqu'à Arichat, Mouvelle-Ecosse, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 15.

25. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du lac Beau renouvellement partiel de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 2.

**2.** Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées, savoir:—

Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 3, item 11, $15,000.

**3.** Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni celui des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et une examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

**4.** Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

**5.** Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1907, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en

conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec de ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer et pont subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

**6.** La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des Chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer ou le pont par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite Commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

**7.** Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenues de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêche sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

**8.** A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer ou le pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

**9.** Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et du pont et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

**10.** Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen soigneux des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémen-

taire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la balance de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu—

*(a)* que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

*(b)* qu'il ne soit aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie;

*(c)* que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

1908.

## LOI 7-8 EDOUARD VII, CH. 63, 1908.

*(Sanctionnée le 20 juillet 1908.)*

**1.** Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

A la Kettle River Valley Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant depuis un endroit situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant le bras nord et l'affluent est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 39.

Pour 30 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound, dans la province de l'Ontario, et Meafort, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 18.

Pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Sharbot-Lake ou de Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, et allant, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 7.

A la Nipigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

*(a)* à partir d'un endroit situé à ou près de la station de Népigon, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'au lac Népigon, 30 milles au plus;

*(b)* à partir d'un endroit situé sur la baie Népigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Népigon, 3 milles et demi au plus;

*(c)* à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Népigon, à ou près le passage de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's-Falls, 1 mille et demi au plus;

*(d)* à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Népigon en allant vers le nord, 45 milles au plus.

Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

*(a)* à partir d'un point sur la dite ligne chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer d'Algoma Central à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus;

*(b)* à partir de Little-Current, et de la traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien, à ou près de Stanley, et de là Sudbury, pour 64 milles au plus;

*(c)* à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus; les dites subventions étant accordées pour 194 milles en tout, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 1.

A l'Ontario, Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Témagami, dans le chapitre 43 de 1906, article 1, item 28.

Pour 75 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 24.

A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, ou lieu de la subvention accordée pour 15 milles par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 1.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 100 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 2.

A la compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un endroit à ou près Sainte-Flavie, sur le chemin de fer Intercolonial, à Matane, au lieu de la subvention accordée pour 30 milles par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 44.

A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 45.2 milles au plus, pour prolonger sa ligne de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, et pour une ligne de chemin de fer, de 15.2 milles au plus, raccordant la ligne de Montfort et Gatineau de la dite compagnie avec sa ligne principale à Saint-Jérome, au lieu des suvventions accordées au chemin de fer Grand-Nord par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 36.

A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 83 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'à Québec, avec un embranchement jusqu'à pont de Québec ou dans la direction de ce pont au lieu de la subvention accordée pour 70 milles au chemin de fer Grand-Nord, par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 37.

A la compagnie du chemin de fer Atlantique Québec et Occidental, pour 160 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Edmunston, au lieu de la subvention

autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 9, pour une ligne entre les deux points ci-dessus nommés.

Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Yamaska à un endroit dans le comté de Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 12; et pour une ligne de chemin de fer de 1 mille et demi au plus, allant de Mont-Johnson à la station de Saint-Grégoire, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 16, pour 1 mille; les dites subventions étant pour 71 milles et demi en tout.

A la compagnie du chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick, pour 90 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de l'extrémité ouest des vingt milles de sa voie, telle que construite déjà à partir de Campbellton, jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmunston, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 14 et 59 respectivement.

Pour 11 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis le lac Brazil sur le chemin de fer Dominion Atlantic, jusqu'à Kempville,, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 30.

A la Inverness Railway and Coal Company, pour 37 milles au plus d'une voie ferrée allant de Cheticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite, entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 24.

A la Margaree Coal and Railway Company, pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Orangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Sainte-Rosa jusqu'à l'anse de Chimney-Corner; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 40 de 1907, article premier, item 21, pour 38 milles, les dites subventions étant en totalité pour 50 milles.

A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell; et pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, situé dans le pont qui traverse le Saint-Laurent, à ou près Québec, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 3 et 20 respectivement, les dites subventions étant en totalité pour 80 milles au plus.

A la Cape Breton Railway Company, Limited, pour 31 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Port-Hawkesbury ou Point-Tupper, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Saint-Pierre, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 6, pour 30 milles.

Pour 80 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5.

Pour 52 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un endroit situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention auto-

risée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5, de la dite subvention étant en totalité de 116 milles au plus.

A la compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près le village de Jonquière, jusqu'à la Baie des Ha! Ha! en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 33, pour 20 milles.

A la compagnie du chemin de fer de Québec et Nouveau-Brunswick pour 62 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis Chaudière-Junction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles.

Pour 45 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 38.

Pour 8 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Tusket-Wedge et allant à un point sur le chemin de fer Halifax South Western, à ou près Riverdale-Station.

A la Halifax and Southwestern Railway Company, pour 12 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant par Upper-Lahave.

A la Erie, London and Tilsonburg Railway Company, pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London.

Pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près Centreville jusqu'à Aylesford, ou Kingston ou Middleton, sur la ligne du chemin de fer Dominion-Atlantic.

Pour 28 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook.

A la North Shore Railway Company, Limited (ci-devant la Beersville Coal and Railway Company), pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus prolongeant sa ligne actuelle de Beersville à Brown's-Landing, et pour un embranchement de chemin de fer, de 2 milles et demi au plus, à partir de sa ligne-mère jusqu'à Mount-Carlyle, les dites subventions étant pour une totalité de 9 milles et demi au plus.

A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental.

A la Vancouver and Lulu Island Railway Company, pour 9.65 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Eburn, sur sa ligne-mère, jusqu'à New-Westminster.

A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près de French-Creek et allant au village de Sandwich, et pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River; les dites subventions étant pour une totalité de 79 milles au plus.

Pour 45 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Macleod, passant par Cardston, et se dirigeant vers un point de la frontière internationale à l'ouest du rang 21.

A la Southern Central Pacific Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta, jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood.

Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Red-Deer et allant à un point situé sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Rocky-Mountain-House.

A la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour une ligne de chemin de fer, de 9 milles et demi au plus, allant de Winnipeg-Beach, dans une direction nord, jusqu'à Gimli, et pour une ligne, de 25 milles au plus, de Gimli à Riverton; les dites subventions étant pour une totalité de 34 milles et demi au plus.

A la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour 123 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Moosejaw, dans une direction nord-ouest.

A la compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour 36 milles au plus d'une voie ferrée, partant du chemin de fer Intercolonial, à la jonction de Saint-Léonard, et allant jusqu'à Dudswell.

A la compagnie du chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, pour une voie ferrée, de 8 milles au plus, depuis la jonction de Noyan jusqu'à la frontière internationale, et pour une voie ferrée, de 15 milles au plus, entre Saint-Lambert et Saint-Constant; les dites subventions étant pour une totalité de 23 milles au plus.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes:—

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3.8 milles au plus;

(*b*) De la station Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus;

(*c*) De l'extrémité du 35me mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de La-Tuque, 5 milles au plus;

(*d*) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque, 1.6 mille au plus; les dites subventions étant pour une totalité de 20.9 milles au plus.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 10 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Hébertville jusqu'à Saint-Joseph-d'Alma.

A la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Trois-Rivières et Grand'Mère.

Pour 22 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne-mère du chemin de fer le Grand-Nord, à ou près Saint-Jérôme, jusqu'à Charlemagne (Bout-de-l'Ile).

A la compagnie du chemin de fer du Nord-Est, pour 25 milles au plus d'une voie ferrée, allant vers l'est à partir d'un point situé à l'est du lac Témiscamingue, à ou près Ville-Marie.

A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée, entre Montréal et Hawkesbury.

Pour 200 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental.

A la compagnie du chemin de fer Central de Québec, pour un prolongement de sa voie ferrée, de 30 milles au plus depuis Saint-Georges jusqu'à ou vers Sainte-Justine.

A la compagnie dite The Maritime Coal, Railway and Power Company, pour une voie ferrée, de 25 milles au plus, depuis Chignecto jusqu'à un point sur le détroit de Northumberland, et pour une ligne de 1 mille au plus allant de Joggins-Mines jusqu'à un point sur la baie de Fundy; les dites subventions étant pour une totalité de 26 milles au plus.

Pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, depuis St-Pierre, dans le comté de Richmond, par la rive sud du lac Bras-d'Or, jusqu'à Sydney.

A la compagnie du chemin de fer Nipissing-Central, pour 13 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Témiscamingue and Northern Ontario, à ou près la ville de New-Liskeard, jusqu'à un point dans le township de Guigues, dans la province de Québec.

A la Vancouver Island and Eastern Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo,

près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand-Trunk-Pacific.

A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Vancouver vers Fort-George, sur la ligne du Grand-Trunk-Pacific.

Pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, contournant Death-Rapid, Colombie-Britannique.

A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Kittimat jusqu'à la rivière Telkwa.

Pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Nicola jusqu'à un point à ou près Penticton.

Pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, de Carmi à Penticton.

A la St. Mary and Western Ontario Railway Company, pour 45 milles au plus d'une voie ferrée, de Woodstock à Exeter.

A la compagnie du chemin de fer Algoma Central à la baie d'Hudson, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, allant depuis un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental.

A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour 220 milles au plus d'embranchements, à partir de la ligne du chemin de fer National-Transcontinental jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William.

A la Lac-Seul, Portage-du-Rat and Keewatin Railway Company, pour 18 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point à ou près Kenora jusqu'à la ligne du chemin de fer National-Transcontinental.

A la Burk's Falls and French River Railway Company, pour 85 milles au plus d'une voie ferrée, à partir des chutes de Burk jusqu'à la rivière des Français.

A la Thessalon and Northern Railway Company, pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Thessalon dans une direction nord.

A la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis la jonction de Sudbury jusqu'aux mines de Hutton.

A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une voie ferrée, entre la baie et le lac de Cowichan.

A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, entre Hawkesbury et Ottawa.

Pour les voies ferrées suivantes:—

(*a*) De Westfield à Saint-Jean, 14 milles au plus;

(*b*) De Gagetown à Frédéricton, 40 milles au plus;

(c) Depuis un point entre Centreville et Woodstock jusqu'à un point à ou près Grand-Falls, 55 milles au plus.

A la compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Papineauville, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, vers le lac Nomininguе.

A la compagnie du chemin de fer L'Avenir et Melbourne, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Melbourne et Drummondville.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 5 milles au plus d'une voie ferrée, partant de Chicoutimi et se dirigeant vers le sud ou le sud-est.

**2.** Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

Pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer et des approches de ce pont sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 2, $15,000.

A la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (locataire de la Calgary and Edmonton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, la dite subvention ne dépassant pas $100,000.

A la Quebec, Montreal and Southern Railway Company, pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer suivants:

(*a*) pont sur la rivière Gentilly, $15,000;

(*b*) pont sur la rivière Bécancourt, $30,000;

(*c*) pont sur la rivière Richelieu, $30,000.

A l'Atlantique, Quebec and Western Railway Company, pour la construction et l'achèvement de 26 ponts de chemin de fer le long de sa ligne entre Paspébiac et Gaspé, et payable lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer entre les dits endroits, $250,000.

A l'Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer, sur la rivière Restigouche entre Campbellton et Mission-Point, $160,000 au plus.

A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, $200,000.

**3.** Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

**4.** Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou;

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

**5.** Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent l'être dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1908, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construit en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans

chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

**6.** La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

**7.** Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et services se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

**8.** A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

**9.** Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

**10.** Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie

aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la balance de quarente pour 100 ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu-

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

(*b*) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

## 1909

### LOI 8-9 EDOUARD VII, CH. 35.

(*Sanctionnée le 19 juin 1909.*)

1. Est complété le paragraphe 6 de l'article 2 du chapitre 63 des lois de 1908 par l'insertion des chiffres "$200,000", à la fin du dit paragraphe.

## 1910

### LOI 9-10 EDOUARD VII, CH. 51.

(*Sanctionnée le 4 mai 1910.*)

**1.** Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. Pour une voie ferrée de 8 milles au plus depuis Tusket-Wedge jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Halifax and Southwestern, à ou près Riverdale-Station, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 27.

2. A la Compagnie du chemin de fer Halifax and Southwestern, pour une voie ferrée depuis Lunenburg jusqu'à Bridgewater, en passant par Upper-La-Have, au lieu

de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 28, pour 12 milles au plus.

3. A la Inverness Railway and Coal Company pour une voie ferrée allant de Chéticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 17, pour 37 milles au plus.

4. A la Margaree Coal and Railway Company pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Orangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Sainte-Rosa, jusqu'à Chimney-Corner-Cove; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée allant d'un point sur l'Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'Anse-Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 18, les dites subventions n'excédant pas en totalité 50 milles.

5. Pour une voie ferrée de un mille au plus allant d'un point sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai du gouvernement à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 7.

6. Pour une voie ferrée de 11 milles au plus depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 16.

7. A la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, pour une voie ferrée de 15 milles au plus allant de Centreville, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, dans une direction ouest jusqu'à Weston, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 30.

8. Pour une voie ferrée de 80 milles au plus, depuis un point situé sur le chemin de fer Intercolonial à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 21.

9. Pour une voie ferrée de 52 miles au plus, depuis un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 22.

10. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, daus le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit situé à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 23, la dite subvention étant en totalité pour 116 milles au plus.

11. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 3 milles et demi de son chemin, étant la distance non couverte par la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 15.

12. Pour une voie ferrée à partir de Grand-Falls et allant jusqu'à Saint-Jean, N.-B., au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéas 2, 3 et 10, respectivement, et au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 69, pour 288 milles au plus.

13. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point situé sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du lac Beau, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 25.

14. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 33.

15. Pour 28 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à ou près Plaster-Rock, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 31.

16. A la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 102 milles depuis Pasbébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 9, pour une ligne entre les points susmentionnés.

17. A la Canadian Northern Quebec Railway Company pour 30 milles au plus d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de de 1908, article 1, alinéa 11, pour une voie ferrée entre les points susmentionnés ci-dessus.

18. Pour une ligne ferrée de 100 milles au plus allant de Roberval dans une direction ouest vers la Baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 9.

19. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes:

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3.8 milles au plus;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus;

(*c*) De l'extrémité du 35e mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de La-Tuque, 5 milles au plus;

(*d*) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque, 1.6 mille au plus;

(*f*) De Hébertville à Saint-Joseph d'Alma, pour 10 milles au plus;

(*g*) De Chicoutimi en se dirigeant vers le sud et le sud-est, pour 5 milles au plus;

les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéas 43, 44 et 72 respectivement, pour 35.9 milles au plus.

20. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de la Chaudière jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 25, pour 62 milles au plus.

21. A la Compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour une ligne de chemin de fer de 36 milles au plus partant du chemin de fer Intercolonial à la Jonction de Saint-Léonard et allant jusqu'à Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 41.

22. A la Compagnie du chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne ferrée depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 71, pour 28 milles au plus.

23. A la Compagnie du chemiin de fer Lotbinière et Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à un endroit près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point situé à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell; et pour une voie ferrée de 30 milles au plus depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, dans le township d'Inverness, jusqu'à un point situé au ou près le pont sur le fleuve Saint-Laurent, à ou près Québec; au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 19, étant en totalité pour 80 milles au plus.

24. Pour une voie ferrée de 60 milles au plus depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manuan, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, alinéa 9.

25. Pour une voie ferrée allant de Saint-Joachim vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur la Malbaie et la Baie Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, artic e 1, alinéa 11, pour 170 milles au plus.

26. Pour une voie ferrée de 15 milles au plus depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près du lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 26.

27. A la compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, pour une voie ferrée de 24 milles au plus, depuis un point à ou près le village de Jonquières jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 24.

28. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company, pour 36 milles au plus d'une voie ferrée entre Embro et Exeter, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 60.

29. A la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 5, pour 194 milles au plus):—

(*a*) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de la dite compagnie entre Little-Current et Sudbury et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Algoma-Central à la Baie-d'Hudson,pour 76 milles au plus;

(*b*) à partir de Little-Current et de là traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 88 milles au plus ;

(*c*) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

30. A la Compagnie de chemin de fer Algoma Central à la Baie-d'Hudson, pour les voies ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 2, et le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 61, n'excédant pas en totalité 275 milles):—

(*a*) à partir du Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

(*b*) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien pour 25 milles au plus;

(*c*) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et allant, dans une direction nord vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus.

31. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 8.

32. A la compagnie de chemin de fer Lac-Seul, Portage-du-Rat and Kéwatin pour 22 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 63, pour 18 milles.

33. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée entre Montréal et Hawkesbury, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 29.

34. A la Nipigon Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 4, pour 80 milles au plus):—

(*a*) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nipigon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nipigon, pour 30 milles au plus;

(*b*) à partir d'un endroit situé sur la baie de Nipigon, sur le lac Supérieur jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, pour 3 milles et demi au plus;

(*c*) à partir d'un endroit sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, à ou près le passage de la rivière des Français, jusqu'à un point situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's Falls, pour 1 mille et demi au plus;

(*d*) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nipigon, en allant vers le nord, pour 45 milles au plus;

35. A la Ontario Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissing, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 6.

36. Pour une ligne de chemin de fer de 41 milles au plus, à partir de Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 3.

37. A la Erié, London and Tillsonburg Railway Company, pour une voie ferrée de 35 milles au plus entre Port-Burwell et London, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 29.

38. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée de 51 milles au plus entre Golden-Lake et Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 41.

39. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer de 101 milles au plus, entre Kingston et Ottawa, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 19.

40 A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'Edmonton, et allant dans une direction nord-ouest, à ou vers la rivière La-Paix, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 51.

41. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 37, pour 50 milles au plus):

(*a*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Pacifique-Canadien, et allant dans une direction nord-est, pour 10 milles au plus;

(*b*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction sud-ouest, pour 40 milles au plus.

42. A la Kettle River Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 18, et le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéas 58 et 58, respectivement, n'excédant pas en totalité 300 miles):

(*a*) à partir de Midway jusqu'à une jonction avec la Nicola, Kamloops and Similkameen Railway, près Merritt, pour 250 milles au plus;

(*b*) à partir d'un point situé sur la ligne du chemin de fer de la compagnie, près la rivière Coldwater, jusqu'à un point situé sur la rivière Fraser, pour 50 milles au plus.

43. A la Compagnie du chemin de fer Kootenay Central pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden et allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele; de là traversant le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 31, pour 186 milles au plus.

44. A la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé sur sa voie principale, à ou près Duncan et allant jusqu'au lac Cowichan, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 67.

45. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 49;

46. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée allant de Papineauville, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 70.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur toute ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipemnt du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1910 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies

des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres endroits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

6. Toute compagnie recevant une subvention sous le régime de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

8. Le gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

9. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la balance de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que défini-

tivement déterminée par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu—

*(a)* que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieure à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

*(b)* qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

*(c)* que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

⊕

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

# STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

## SAISON DE NAVIGATION

## 1909

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1910

*A Son Excellence le Très honorable sir Albert Henry George, comte de Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet ; chevalier grand'croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., gouverneur général du Canada.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport sur la Statistique des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1909.

GEO. P. GRAHAM,

*Ministre des Chemins de fer et Canaux.*

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Dominion pour l'année terminée le 31 décembre 1909.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

*Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.*

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,

7 février 1910.

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des canaux pour l'année expirée le 31 décembre 1909.

Au commencement de la saison de la navigation on a adopté une nouvelle formule de rapport de navire. Cette liste offre les avantages d'être beaucoup plus courte que celle dont on s'est servi pendant nombre d'années et de se conformer de près à la classification des produits adoptée par les chemins de fer tant du Canada que des Etats-Unis.

Le trafic des canaux en 1909 s'est élevé à 33,720,748 tonnes représentant une augmentation de 16,217,928 tonnes sur 1908, soit de 92·6 par cent.

Du volume total du transport, on a classifié 27,976,399 tonnes comme étant de descente ou à destination de l'est ; tandis que 5,744,349 tonnes ont été enregistrées de montée ou à destination de l'ouest. Il y a pour l'année une augmentation de 14,739,171 tonnes dans le premier cas et de 1,478,757 tonnes dans l'autre.

L'augmentation nette de 16,217,928 tonnes pour l'année 1909 s'est répartie comme suit pour les différents canaux :—

| — | 1908. | 1909. | Augmentation |
|---|---|---|---|
| Saut-Ste-Marie | 12,759,216 | 27,861,245 | 15,102,029 |
| Welland | 1,703,453 | 2,025,951 | 322,498 |
| Saint-Laurent | 2,009,102 | 2,410,629 | 401,527 |
| Chambly | 503,276 | 752,117 | 248,841 |
| Saint-Pierre | 72,015 | 79,850 | 7,835 |
| Murray | 25,901 | 102,291 | 76,390 |
| Ottawa | 258,527 | 336,939 | 78,412 |
| Rideau | 89,640 | 91,774 | 2,134 |
| Trent | 81,690 | 59,952 | ..... |

Le volume du transport par les canaux du Canada pendant l'année 1909 sera mieux compris si on le compare aux résultats des neuf années précédentes. Les chiffres sont comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| 1900 | 5,013,693 | tonnes. |
| 1901 | 5,665,259 | " |
| 1902 | 7,513,197 | " |
| 1903 | 9,203,817 | " |
| 1904 | 8,256,236 | " |
| 1905 | 9,371,744 | " |
| 1906 | 10,523,185 | " |
| 1907 | 20,543,639 | " |
| 1908 | 17,502,820 | " |
| 1909 | 33,720,748 | " |

Ci-suit un tableau compréhensif, indiquant tant le volume que la direction du trafic du fret pour une série d'années :

ETAT indiquant le total du fret transporté par les canaux, pour les années suivantes :—

| Années. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | | | |
| 1887 | 336,648 | 1,154,424 | 138,692 | 202,563 | 151,805 | 192,528 | 86,374 | 457,482 | 713,519 | 2,006,997 | 2,720,516 |
| 1888 | 355,165 | 1,146,260 | 138,127 | 174,239 | 214,407 | 223,429 | 81,611 | 428,357 | 789,310 | 1,972,287 | 2,761,597 |
| 1889 | 384,777 | 1,156,306 | 122,295 | 198,497 | 267,224 | 300,193 | 81,243 | 603,311 | 855,529 | 2,258,367 | 3 113,896 |
| 1890 | 369,593 | 1,137,011 | 144,368 | 133,188 | 216,813 | 320,324 | 58,709 | 533,021 | 789,505 | 2,123,542 | 2 913,047 |
| 1891 | 370,120 | 1,155,247 | 103,814 | 123,193 | 248,188 | 307,958 | 50,747 | 543,259 | 772,869 | 2,129,657 | 2,902,526 |
| 1892 | 327,560 | 1,322,137 | 173,538 | 135,787 | 241,034 | 302,983 | 47,396 | 481,301 | 789,528 | 2,242,208 | 3,031,736 |
| 1893 | 351,706 | 1,344,822 | 214,076 | 141,602 | 247,329 | 385,769 | 54,912 | 806,773 | 868,023 | 2,678,966 | 3,546,989 |
| 1894 | 299,155 | 1,140,606 | 204,175 | 89,614 | 231,172 | 363,107 | 46,020 | 568,866 | 780,522 | 2,162,193 | 2,942,715 |
| 1895 | 264,824 | 1,070,046 | 286,191 | 91,177 | 362,637 | 608,778 | 62,285 | 590,140 | 975,937 | 2,360,141 | *3,336,078 |
| 1896 | 293,353 | 1,619,668 | 259,659 | 100,519 | 1,197,245 | 3,536,054 | 117,535 | 867,040 | 1,867,792 | 6,123,281 | 7,991,073 |
| 1897 | 275,587 | 1,713,274 | 268,700 | 187,960 | 669,142 | 4,369,314 | 108,787 | 968,203 | 1,322,216 | 7,238,751 | 8,560,967 |
| 1898 | 263,989 | 1,819,887 | 187,253 | 98,967 | 829,508 | 2,425,121 | 81,615 | 912,135 | 1,362,365 | 5,256,110 | 6,618,475 |
| 1899 | 296,208 | 1,833,412 | 266,364 | 115,133 | 732,030 | 2,129,988 | 125,678 | 727,111 | 1,420,280 | 4,805,644 | 6,225.924 |
| 1900 | 312,201 | 1,632,915 | 270,033 | 81,714 | 568,197 | 1,339,915 | 105,155 | 703,563 | 1,255,586 | 3,758,107 | 5,013,693 |
| 1901 | 340,805 | 1,686,094 | 268,449 | 201,231 | 507,204 | 1,801,696 | 177,715 | 682,065 | 1,294,173 | 4,371,086 | 5,665,259 |
| 1902 | 529,085 | 2,064,480 | 308,212 | 342,484 | 515,828 | 3,000,636 | 190,243 | 562,229 | 1,543,368 | 5,969,829 | 7,513,197 |
| 1903 | 648,150 | 2,391,366 | 430,174 | 408,500 | 863,337 | 3,130,816 | 373,456 | 958,018 | 2,315,117 | 6,888,700 | 9,203,817 |
| 1904 | 606,737 | 2,047,499 | 511,887 | 276,578 | 699.784 | 2,778,903 | 483,795 | 851,053 | 2,302,203 | 5,954,033 | 8,256,236 |
| 1905 | 736,976 | 2,252,514 | 549,365 | 347,089 | 607,228 | 3,183,895 | 577,528 | 1,137,146 | 2,451,097 | 6,920,647 | 9,371,744 |
| 1906 | 1,238,929 | 2,355,855 | 627,094 | 234,919 | 991,508 | 3,595,256 | 482,239 | 997,385 | 3,339,770 | 7,183,415 | 10,523,185 |
| 1907 | 1,034,733 | 3,162,158 | 891,692 | 226,138 | 1,991,959 | 11,060,878 | 819,369 | 1,356,712 | 4,737,753 | 15,805,886 | 20,543,639 |
| 1908 | 1,028,246 | 3,292,422 | 560,736 | 278,721 | 1,704,310 | 8,218,866 | 972,300 | 1,447,219 | 4,265,592 | 13,237,228 | 17,502,820 |
| 1909 | 1,674,283 | 3,439,225 | 1,060,715 | 607,894 | 1,985,522 | 22,385,226 | 1,023,829 | 1,544,054 | 5,744,349 | 27,976,399 | 33,720,748 |

* Le canal du Saut-Ste-Marie fut ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires canadiens et américains pour les années qui suivent :—

NAVIRES DU CANADA.

| Années. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Nombre de navires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. | |
| 1887..... | 1,201,529 | 1,194,665 | 162,554 | 36,277 | 1,071 | 65 | 30,778 | 221,013 | 1,395,932 | 1,452,020 | 2,847,952 | 18,991 |
| 1888..... | 1,113,290 | 1,120,774 | 158,209 | 34,368 | 1,252 | ..... | 22,553 | 189,876 | 1,295,304 | 1,345,018 | 2,640,322 | 17,661 |
| 1889..... | 1,285,574 | 1,207,892 | 188,131 | 39,371 | 976 | 802 | 20,271 | 252,565 | 1,494,952 | 1,500,630 | 2,995,582 | 19,393 |
| 1890..... | 1,314,127 | 1,250,999 | 229,478 | 32,909 | 929 | 351 | 14,003 | 296,676 | 1,558,537 | 1,580,935 | 3,139,472 | 20,655 |
| 1891..... | 1,356,518 | 1,287,168 | 201,758 | 28,642 | 550 | 292 | 16,350 | 244,176 | 1,575,176 | 1,560,278 | 3,135,454 | 19,246 |
| 1892..... | 1,517,249 | 1,460,505 | 177,136 | 29,184 | 1,466 | 394 | 14,659 | 201,374 | 1,710,510 | 1,691,455 | 3,401,965 | 21,177 |
| 1893..... | 1,548,094 | 1,422,326 | 170,186 | 26,787 | 1,172 | 10 | 17,037 | 248,442 | 1,736,489 | 1,697,565 | 3,434,054 | 20,757 |
| 1894..... | 1,319,792 | 1,260,907 | 217,635 | 19,298 | 2,177 | 5 | 6,394 | 222,696 | 1,545,998 | 1,502,906 | 3,048,904 | 19,027 |
| 1895..... | 1,258,848 | 1,165,683 | 253,693 | 13,383 | ..... | ..... | 5,899 | 285,553 | 1,518,440 | 1,464,619 | 2,983,059 | 17,136 |
| 1896..... | 1,547,757 | 1,420,342 | 200,292 | 5,234 | 157 | ..... | 4,115 | 271,809 | 1,752,321 | 1,697,385 | 3,449,706 | 20,972 |
| 1897..... | 1,629,192 | 1,482,951 | 215,785 | 11,378 | ..... | ..... | 3,533 | 297,898 | 1,848,510 | 1,792,227 | 3,640,737 | 21,466 |
| 1898..... | 1,704,661 | 1,609,255 | 215,393 | 4,927 | 499 | 518 | 6,805 | 255,927 | 1,927,358 | 1,870,627 | 3,797,985 | 21,509 |
| 1899..... | 1,865,643 | 1,774,789 | 242,817 | 32,436 | 925 | 3,691 | 42,290 | 345,980 | 2,151,675 | 2,156,896 | 4,308,571 | 23,579 |
| 1900..... | 1,767,293 | 1,681,340 | 265,926 | 14,922 | 2,909 | 64 | 38,015 | 358,781 | 2,074,143 | 2,055,107 | 4,129,250 | 21,755 |
| 1901..... | 1,615,952 | 1,587,221 | 279,007 | 82,541 | 3,300 | 2,908 | 97,332 | 312,003 | 1,995,591 | 1,984,673 | 3,980,264 | 20,860 |
| 1902..... | 1,914,167 | 1,840,787 | 241,356 | 97,492 | 1,874 | 2,164 | 101,335 | 286,520 | 2,258,732 | 2,226,963 | 4,485,695 | 22,198 |
| 1903..... | 2,061,258 | 2,088,969 | 340,383 | 143,614 | 7,018 | 3,082 | 188,896 | 379,612 | 2,597,555 | 2,615,277 | 5,212,832 | 23,767 |
| 1904..... | 1,838,260 | 1,907,886 | 299,245 | 159,740 | 5,175 | 4,223 | 237,910 | 319,661 | 2,380,590 | 2,391,510 | 4,772,100 | 21,851 |
| 1905..... | 2,059,097 | 2,031,766 | 312,773 | 188,138 | 11,820 | 3,191 | 262,401 | 322,005 | 2,646,091 | 2,545,100 | 5,191,191 | 23,726 |
| 1906..... | 2,271,776 | 2,264,476 | 292,705 | 155,595 | 24,420 | 5,506 | 202,276 | 309,567 | 2,791,177 | 2,735,144 | 5,526,321 | 25,498 |
| 1907..... | 2,561,948 | 2,661,317 | 337,822 | 129,246 | 9,153 | 7,331 | 238,172 | 383,922 | 3,147,095 | 3,181,816 | 6,328,911 | 28,833 |
| 1908..... | 2,726,776 | 2,748,139 | 318,327 | 227,315 | 5,057 | 7,844 | 348,944 | 398,387 | 3,399,104 | 3,381,685 | 6,780,789 | 29,040 |
| 1909..... | 3,335,187 | 2,992,403 | 300,320 | 217,989 | 82,591 | 111,236 | 257,945 | 513,907 | 3,976,043 | 3,835,535 | 7,811,578 | 22,507 |

ETAT du tonnage des navires canadiens et américains, pour les années suivantes :—

NAVIRES AMÉRICAINS.

| Années. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Nombre de navires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. | |
| 1887..... | 16,265 | 17,925 | 38,857 | 56,708 | 143,730 | 140,562 | 52.793 | 98,840 | 251,645 | 315,035 | 566,680 | 3,883 |
| 1888..... | 14,304 | 26,801 | 42,425 | 50,047 | 177,714 | 156,095 | 49,778 | 114,613 | 284,221 | 347,556 | 631,777 | 3,921 |
| 1889.... | 21,125 | 26,449 | 55,996 | 50,732 | 253,088 | 206,567 | 56,249 | 160,442 | 386,458 | 444,190 | 830,648 | 4,542 |
| 1890..... | 10,390 | 16,345 | 38,156 | 36,397 | 248,418 | 234,728 | 39,697 | 97,266 | 336,661 | 384,736 | 721,397 | 3,364 |
| 1891..... | 10,357 | 29,851 | 70,665 | 27,727 | 283,013 | 238,818 | 31,083 | 146,602 | 395,118 | 442,998 | 838,116 | 3,602 |
| 1892..... | 12,023 | 29,405 | 88,221 | 22,763 | 280,315 | 229,437 | 37,037 | 172,594 | 417,596 | 454,199 | 871,795 | 3,928 |
| 1893..... | 10,752 | 34,303 | 214,047 | 33,741 | 351,994 | 282,724 | 50,994 | 307,740 | 627,787 | 658,508 | 1,286,295 | 4,585 |
| 1894..... | 18,528 | 30,201 | 139,720 | 20,830 | 302,562 | 269,788 | 37,406 | 192,992 | 498,216 | 513,811 | 1,012,027 | 4,131 |
| 1895..... | 8,838 | 24,768 | 138,554 | 17,712 | 262,240 | 216,542 | 32,295 | 185,730 | 441,927 | 444,752 | 886,679 | 4,427 |
| 1896..... | 11,496 | 19,093 | 195,228 | 21,953 | 357,205 | 292,359 | 40,416 | 290,370 | 604,345 | 623,775 | 1,228,120 | 4,650 |
| 1897..... | 14,666 | 18,367 | 269,430 | 17,618 | 338,938 | 277,345 | 26,341 | 347,698 | 649,375 | 661,028 | 1,310,403 | 4,675 |
| 1898..... | 12,142 | 9,541 | 233,524 | 32,880 | 308,878 | 305,464 | 32,331 | 336,004 | 586,875 | 683,889 | 1,270,764 | 4,264 |
| 1899..... | 17,217 | 18,044 | 172,897 | 30,002 | 1,605,887 | 1,156,503 | 51,902 | 234,336 | 1,846,848 | 1,438,885 | 3,285,733 | 6,101 |
| 1900..... | 13,316 | 17,824 | 157,689 | 30,443 | 1,208,725 | 744,276 | 45,741 | 190,971 | 1,425,471 | 983,514 | 2,408,985 | 5,502 |
| 1901..... | 11,587 | 18,706 | 177,169 | 28,124 | 922,464 | 1,044,707 | 54,895 | 224,622 | 1,166,115 | 1,316,159 | 2,482,274 | 5,634 |
| 1902..... | 13,622 | 37,871 | 187,826 | 70,641 | 1,756,948 | 1,654,672 | 123,257 | 241,602 | 2,081,653 | 2,004,786 | 4,086,439 | 6,433 |
| 1903.... | 14,014 | 24,168 | 265,208 | 65,247 | 1,736,187 | 1,689,414 | 106,401 | 335,836 | 2,121,810 | 2,114,665 | 4,236,475 | 6,695 |
| 1904..... | 10,122 | 16,890 | 275,721 | 39,993 | 1,464,316 | 1,475,085 | 68,081 | 305,697 | 1,818,240 | 1,837,665 | 3,655,905 | 6,253 |
| 1905..... | 19,743 | 19,444 | 364,985 | 81,876 | 2,350,494 | 1,701,704 | 101,536 | 456,459 | 2,836,758 | 2,259,483 | 5,096,241 | 7,085 |
| 1906..... | 34,306 | 15,324 | 356,259 | 78,561 | 2,738,623 | 1,928,131 | 115,675 | 418,436 | 3,244,863 | 2,440,452 | 5,685,315 | 7,319 |
| 1907..... | 57,349 | 72,018 | 304,591 | 72,048 | 4,730,053 | 5,376,060 | 205,769 | 623,941 | 5,463,767 | 6,141,067 | 11,604,834 | 9,328 |
| 1908..... | 54,587 | 32,705 | 442,773 | 124,120 | 2,975,624 | 4,142,392 | 218,835 | 536,103 | 3,685,819 | 4,835,320 | 8,521,139 | 7,489 |
| 1909..... | 263,592 | 109,407 | 442,176 | 200,202 | 4,178,378 | 10,429,514 | 213,750 | 621,903 | 5,098,196 | 11,361,126 | 16,459,322 | 9,996 |

On remarquera que tandis que 9,996 navires américains transportaient 16,459,322 tonnes à travers les canaux du Canada en 1909, il a fallu 22,507 navires canadiens pour transporter 7,811,578 tonnes. Cela s'explique par le fait que le service des navires américains est limité presque entièrement aux lacs où les grosses cargaisons prédominent, tandis que nombre de bâtiments de petite capacité passent à travers les canaux à l'est de celui de Welland. La statistique commerciale des cinq dernières années semble, toutefois, permettre de conclure qu'une augmentation graduelle se fait sentir dans le tonnage des navires canadiens.

L'état suivant fait voir le capital dépensé comme mise de fonds sur les canaux du Canada à la date du 31 mars 1909. On doit comprendre, cependant, que le total indiqué n'inclut pas les déboursés faits par le gouvernement impérial pour le canal de Carillon-Grenville, les registres relatifs à ces derniers ont été détruits par le feu lors de l'incendie du Bureau de l'Artillerie, à Montréal, en 1852. Les détails sont comme suit :—

| Canal. | Construction. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Saint-Pierre | 648,547 14 | ..... | 648,547 14 |
| Lachine | 2,589,532 85 | 9,570,566 95 | 12,160,099 80 |
| Beauharnois | 1,636,690 26 | ..... | 1,636,690 26 |
| Fleuve et canaux du Saint-Laurent | 18,442 85 | 3,415,023 38 | 3,433,466 23 |
| Lac Saint-Louis | ..... | 298,176 11 | 298,176 11 |
| Lac Saint-François | ..... | 75,906 71 | 75,906 71 |
| Cornwall | 1,945,624 73 | 5,289,052 87 | 7,234,677 60 |
| Williamsburg — Pointe Farran | ..... | 877,090 57 | 10,485,611 69 |
| Williamsburg — Galops | ..... | 6,118,927 32 | |
| Williamsburg — Rapide Plat | ..... | 2,158,242 00 | |
| Williamsburg — Williamsburg | 1,320,655 54 | 10,696 26 | |
| Welland | 7,693,824 03 | 20,644,791 99 | 28,338,616 02 |
| Sainte-Anne | 134,456 51 | 1,035,759 12 | 1,170,215 63 |
| *Carillon-Grenville | 63,053 64 | 4,119,039 32 | 4,182,092 96 |
| Culbute | 382,776 46 | ..... | 382,776 46 |
| Rideau | 4,085,889 21 | ..... | 4,085,889 21 |
| Saint-Ours | 121,537 65 | ..... | 121,537 65 |
| Chambly | 637,214 66 | 13,307 12 | 650,521 68 |
| Murray | 1,248,946 71 | ..... | 1,248,946 71 |
| Trent | 6,873,501 09 | ..... | 6,873,501 09 |
| Tay | 489,599 23 | ..... | 489,599 23 |
| Saut-Ste-Marie | 4,821,723 47 | ..... | 4,821,723 47 |
| Soulanges | 6,973,113 38 | ..... | 6,973,113 38 |
| Total | 41,685,129 41 | 53,626,579 62 | 94,311,859 03 |

On trouvera dans les tableaux ci-joints des détails au sujet du tonnage par les canaux ainsi que des articles de commerce.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
*Contrôleur de la Statistique.*

# STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1909

## GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé descendue par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de vingt-huit années, est comme suit :—

| | Quantité expédiée à Montréal. | A des ports d'Ontario. | Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1882 | 180,694 | ..... | 63,881 |
| 1883 | 186,814 | 10,650 | 121,876 |
| 1884 | 142,194 | 12,153 | 104,537 |
| 1885 | 96,569 | 11,909 | 117,346 |
| 1886 | 203,940 | 9,881 | 151,551 |
| 1887 | 185,034 | 11,838 | 134,868 |
| 1888 | 160,358 | 25,599 | 169,664 |
| 1889 | 267,769 | 19,075 | 213,766 |
| 1890 | 288,513 | 16,899 | 245,932 |
| 1891 | 295,509 | 6,805 | 202,710 |
| 1892 | 261,954 | 8,942 | 201,540 |
| 1893 | 501,806 | 25,555 | 222,958 |
| 1894 | 273,651 | 16,699 | 203,979 |
| 1895 | 231,491 | 32,096 | 133,823 |
| 1896 | 461,049 | 73,386 | 160,372 |
| 1897 | * 560,254 | 53,257 | 157,756 |
| 1898 | 519,532 | 31,279 | 144,612 |
| 1899 | 332,746 | 40,197 | 68,011 |
| 1900 | 244,661 | 17,525 | 84,589 |
| 1901 | 151,566 | 13,732 | 83,370 |
| 1902 | 208,215 | 22,787 | 81,164 |
| 1903 | 351,936 | 29,062 | 111,828 |
| 1904 | 198,246 | 23,711 | 102,523 |
| 1905 | 341,431 | 42,061 | 129,270 |
| 1906 | 404,935 | 33,351 | 176,119 |
| 1907 | 635,573 | 42,032 | 163,295 |
| 1908 | 756,141 | 38,142 | 135,172 |
| 1909 | 652,742 | 40,238 | 129,587 |

*Sur la quantité de grain descendue à Montréal, on a transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895, 18,987 tonnes ; en 1896, 77,355 tonnes ; en 1897, 89,659 tonnes ; en 1898, 40,257 tonnes ; en 1899, 48,828 tonnes ; en 1900, 38,403 tonnes ; en 1901, 17,387 tonnes ; en 1902, 34,060 tonnes ; en 1903, 40,641 tonnes ; et rien en 1904, 1905, 1906, 1907 non plus qu'en 1908.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à Montréal, a augmenté de 244,661 tonnes en 1900 à 652,742 tonnes en 1909, et la quantité de ces mêmes produits descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis et en destination des Etats-Unis, a augmenté de 84,589 à 129,587 tonnes durant la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1897 | 228,611 |
| 1898 | 293,391 |
| 1899 | 209,170 |
| 1900 | 229,624 |
| 1901 | 227,700 |
| 1902 | 263,861 |
| 1903 | 253,959 |
| 1904 | 154,625 |
| 1905 | 148,377 |
| 1906 | 386,963 |
| 1907 | 383,735 |
| 1908 | 285,262 |
| 1909 | ..... |

La quantité des mêmes produits passés par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la même période, a été :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1897 | 604,200 |
| 1898 | 575,097 |
| 1899 | 372,291 |
| 1900 | 295,928 |
| 1901 | 203,316 |
| 1902 | 242,225 |
| 1903 | 400,057 |
| 1904 | 220,076 |
| 1905 | 375,630 |
| 1906 | 449,673 |
| 1907 | 684,697 |
| 1908 | 776,374 |
| 1909 | 652,742 |

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1908 | 756,141 |
| 1909 | 652,742 |
| Accusant une diminution de | 103,399 |

La quantité de grains et de pois transportée à Montréal par le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, se décompose comme suit :

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1908 | 285,262 |
| 1909 | ..... |
| Accusant une diminution de | ..... |

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des navires canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant quinze ans, comme suit :

Dans les navires canadiens il y a eu en—

| | | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| 1895, | 123 | cargaisons, | d'une quantité totale de | 136,617 |
| 1896, | 196 | " | " | 227,912 |
| 1897, | 180 | " | " | 229,265 |
| 1898, | 166 | " | " | 224,021 |
| 1899, | 162 | " | " | 221,306 |
| 1900, | 325 | " | " | 183,200 |
| 1901, | 112 | " | " | 132,558 |
| 1902, | 131 | " | " | 175,514 |
| 1903, | 170 | " | " | 218,840 |
| 1904, | 115 | " | " | 174,121 |
| 1905, | 167 | " | " | 239,418 |
| 1906, | 205 | " | " | 344,605 |
| 1907, | 255 | " | " | 427,813 |
| 1908, | 355 | " | " | 598,941 |
| 1909, | | " | " | 550,276 |

Dans les navires américains il y a eu en—

| | | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| 1894, | 84 | cargaisons, | d'une quantité totale de | 106,236 |
| 1895, | 56 | " | " | 73,987 |
| 1896, | 158 | " | " | 217,978 |
| 1897, | 197 | " | " | 285,847 |
| 1898, | 339 | " | " | 464,852 |
| 1899, | 167 | " | " | 205,571 |
| 1900, | 259 | " | " | 163,575 |
| 1901, | 135 | " | " | 123,229 |
| 1902, | 135 | " | " | 136,652 |
| 1903, | 219 | " | " | 273,986 |
| 1904, | 118 | " | " | 150,359 |
| 1905, | 235 | " | " | 273,344 |
| 1906, | 178 | " | " | 269,800 |
| 1907, | 263 | " | " | 413,087 |
| 1908, | 271 | " | " | 330,514 |
| 1909, | | " | " | 272,291 |

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908 ; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907 ; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906 ; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905 ; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904 ; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903 ; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902 ; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901 ; 15 de 7,924 en 1900, 2 de 558 tonnes en 1899, 7 de 2,426 tonnes en 1898, 7 de 2,324 tonnes en 1897, 3 de 1,179 tonnes en 1896, 4 de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, 2 en 1892 de 924 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1899, 25 en 1898, 11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892 et 44 en 1891 ; 222 navires ont déchargé leur cargaison tolale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit :

| Articles. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. |
| Blé | 679,840 | 1,009,474 | 1,428,300 | 1,106,244 | 2,686,963 |
| Maïs | 104,027 | 110,629 | 112,036 | ..... | ..... |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Avoine | ..... | 29,118 | 30,824 | 23,945 | ..... |
| Orge | ..... | 2,103 | ..... | 56,544 | 22,216 |
| Graine de lin | ..... | ..... | 39,040 | 49,628 | 8,202 |

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1909 a été de 2,025,951 tonnes ; sur cette quantité 49,911 tonnes étaient de fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 1,383,862 tonnes de fret à destination de l'est et 642,089 à destination de l'ouest.

*Fret à destination de l'est et de l'ouest sur parcours total.*

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland pendant la saison de 1909 a été de 1,976,040 tonnes.

Sur cette quantité il y a eu 1,335,023 tonnes à destination de l'est et 641,017 à destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est sur parcours total, les navires canadiens en ont transporté 926,901 tonnes et les navires américains 408,122 tonnes ; et du fret de l'ouest sur parcours total, les navires canadiens ont transporté 320,793 tonnes et les navires américains 320,224 tonnes, soit un total de 1,247,694 tonnes pour les navires canadiens et de 728,346 tonnes pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret qui a passé par ces canaux en 1909 a été de 2,410,629 tonnes ; sur cette quantité 1,564,584 tonnes étaient à destination de l'est et 846,045 à destination de l'ouest.

*Fret sur parcours total à destination de l'est ou de l'ouest.*

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 1,727,564 tonnes ; sur cette quantité 1,209,979 tonnes étaient à destination de l'est et 517,585 tonnes à celle de l'ouest.

*Fret intermédiaire.*

Sur la quantité totale du fret intermédiaire ou local 354,750 tonnes étaient à destination de l'est et 328,315 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ERIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passé vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent, pendant quinze années, a été comme suit :—

| | A l'est, jusqu'à Montréal. Tonnes. | A l'ouest, à partir de Montréal. Tonnes. |
|---|---|---|
| 1895 | 266,659 | 10,555 |
| 1896 | 480,077 | 10,050 |
| 1897 | 584,246 | 4,542 |
| 1898 | 538,108 | 4,436 |
| 1899 | 354,933 | 5,991 |
| 1900 | 288,251 | 6,217 |
| 1901 | 184,420 | 13,714 |
| 1902 | 250,475 | 25,289 |
| 1903 | 390,786 | 100,699 |
| 1904 | 278,328 | 71,512 |
| 1905 | 448,704 | 72,482 |
| 1906 | 554,231 | 96,791 |
| 1907 | 789,167 | 1,281 |
| 1908 | 864,926 | 3,472 |
| 1909 | 925,005 | 191,510 |

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit :—

| | A l'est. Tonnes. | A l'ouest. Tonnes. | Total. Tonnes. |
|---|---|---|---|
| 1895 | 255,259 | 214,520 | 469,779 |
| 1896 | 385,695 | 267,518 | 653,213 |
| 1897 | 353,863 | 210,831 | 564,694 |
| 1898 | 277,023 | 210,516 | 487,539 |
| 1899 | 225,491 | 135,038 | 360,529 |
| 1900 | 218,969 | 99,560 | 318,529 |
| 1901 | 190,476 | 83,543 | 274,019 |
| 1902 | 224,110 | 44,919 | 269,029 |
| 1903 | 221,074 | 149,151 | 370,225 |
| 1904 | 165,337 | 87,144 | 252,481 |
| 1905 | 190,547 | 112,549 | 303,096 |
| 1906 | 237,226 | 84,205 | 321,431 |
| 1907 | 218,997 | 177,660 | 396,657 |
| 1908 | 209,518 | 239,136 | 448,654 |
| 1909 | 196,838 | 248,581 | 445,419 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 3,235 tonnes comparée à l'année précédente, et une diminution de 24,380 tonnes comparée à 1895.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1909.

| Exercice. | Nombre total de navires. | Quantité totale transportée par le canal Welland. | Quantité passée entre les ports des Etats-Unis. |
|---|---|---|---|
| | Nombre. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1867 | 5,405 | 933,260 | 458,386 |
| 1868 | 6,157 | 1,161,821 | 641,711 |
| 1869 | 6,069 | 1,231,903 | 688,700 |
| 1870 | 7,356 | 1,311,956 | 747,567 |
| 1871 | 7,729 | 1,478,122 | 772,756 |
| *Saison de navigation.* | | | |
| 1872 | 6,063 | 1,333,104 | 606,627 |
| 1873 | 6,425 | 1,506,484 | 656,208 |
| 1874 | 5,814 | 1,389,173 | 748,557 |
| 1875 | 4,242 | 1,038,050 | 477,809 |
| 1876 | 4,789 | 1,099,810 | 488,815 |
| 1877 | 5,129 | 1,175,398 | 493,841 |
| 1878 | 4,429 | 968,758 | 373,738 |
| 1879 | 3,960 | 865,664 | 284,043 |
| 1880 | 4,104 | 819,934 | 179,605 |
| 1881 | 3,332 | 686,506 | 194,173 |
| 1882 | 3,334 | 790,643 | 282,806 |
| 1883 | 3,267 | 1,005,156 | 432,611 |
| 1884 | 3,138 | 837,811 | 407,079 |
| 1885 | 2,738 | 784,928 | 384,509 |
| 1886 | 3,589 | 980,135 | 464,478 |
| 1887 | 2,785 | 777,918 | 340,501 |
| 1888 | 2,647 | 878,800 | 434,753 |
| 1889 | 2,975 | 1,085,273 | 563,584 |
| 1890 | 2,883 | 1,016,165 | 533,957 |
| 1891 | 2,594 | 975,013 | 553,800 |
| 1892 | 2,615 | 955,554 | 541,065 |
| 1893 | 2,843 | 1,294,823 | 631,667 |
| 1894 | 2,412 | 1,008,221 | 592,267 |
| 1895 | 2,222 | 869,595 | 469,779 |
| 1896 | 2,766 | 1,279,987 | 653,213 |
| 1897 | 2,725 | 1,274,292 | 564,694 |
| 1898 | 2,384 | 1,140,077 | 487,539 |
| 1899 | 2,202 | 789,770 | 360,529 |
| 1900 | 2,399 | 719,360 | 318,529 |
| 1901 | 1,547 | 620,209 | 274,019 |
| 1902 | 1,568 | 665,387 | 269,029 |
| 1903 | 1,787 | 1,002,919 | 370,225 |
| 1904 | 1,433 | 811,371 | 252,481 |
| 1905 | 1,595 | 1,092,050 | 305,096 |
| 1906 | 1,536 | 1,201,967 | 321,431 |
| 1907 | 1,982 | 1,614,132 | 396,743 |
| 1908 | 2,351 | 1,703,453 | 448,654 |
| 1909 | 2,433 | 2,025,951 | 445,419 |

La quantité totale de fret qui a passé par les différentes divisions du système des canaux canadiens pendant la saison de 1909 est comme suit :—

| — | Bétail. | Produits forestiers. | Objets fabriqués. | Marchandises. | Produits agricoles. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Welland | 1,129 | 186,614 | 506,489 | 410,982 | 920,737 | 2,025,951 |
| Saint-Laurent | 12,877 | 509,157 | 472,656 | 642,209 | 773,730 | 2,410,629 |
| Chambly | 430 | 599,330 | 9,560 | 122,835 | 19,962 | 752,117 |
| Ottawa | 3,735 | 232,025 | 64,153 | 31,305 | 5,721 | 336.939 |
| Rideau | 1,730 | 26,727 | 42,642 | 17,036 | 3,639 | 91,774 |
| Saint-Pierre | 3,047 | 8,423 | 7,626 | 45,140 | 15,614 | 79,850 |
| Murray | 690 | 655 | 50,035 | 50,083 | 828 | 102,291 |
| Vallée de la Trent | 189 | 55,086 | 1,880 | 1,832 | 965 | 59,952 |
| Saut-Sainte-Marie | 474 | 71,129 | 710,360 | 23,969,481 | 3,109,801 | 27,861,245 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 2,025,951 tonnes, dont 920,737 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la quantité totale de fret transportée a été de 2,410,629 tonnes, dont 773,730 se composaient de produits agricoles et 472,656 tonnes de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée a été de 336,939 tonnes, dont 232,035 se composaient de produits forestiers.

ETAT comparatif du trafic par les Etats Unis, le canal des chutes Sainte-Marie, et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pour les saisons de 1908 à 1909.

| — | Trafic de 1909. | | Total du trafic pour la | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Canal des Etats-Unis. | Canal canadien. | Saison de 1909. | Saison de 1908. | Montant. | Montant. |
| Navires.....nombre | 12,803 | 6,331 | 19,134 | 15,184 | 3,950 | ..... |
| Eclusages..... " | 8,525 | 5,046 | 13,571 | 10,685 | 2,886 | ..... |
| Tonnage enregistré.....tonn. net | 28,939,463 | 17,839,674 | 46,779,137 | 31,126,386 | 15,652,751 | ..... |
| " fret..... " | 30,132,374 | 27,861,245 | 57,993,619 | 41,416,513 | 16,577,106 | ..... |
| Passagers.....nombre | 27,736 | 32,810 | 60,546 | 53,306 | 7,240 | ..... |
| Houille (anthracite)....tonn. net | 1,060,753 | 361,918 | 1,422,671 | 1,362,435 | 60,236 | ..... |
| " (bitumineuse)..... " | 6,150,540 | 2,435,781 | 8,586,321 | 8,545,923 | 40,398 | ..... |
| Farine..... barils | 4,580,833 | 2,522,700 | 7,103,533 | 5,614,650 | 1,488,883 | ..... |
| Blé.....boisseaux | 38,438,716 | 74,401,000 | 112,839,716 | 106,698,934 | 6,140,782 | ..... |
| Grain (excepté le blé).... " | 17,990,396 | 29,503,240 | 47,493,636 | 43,452,705 | 4,040,931 | ..... |
| Fer ouvré et en gueuse..tonn. net | 363,459 | 209,433 | 572,892 | 308,179 | 264,713 | ..... |
| Sel..... barils | 419,977 | 201,114 | 651,091 | 549,254 | 101,837 | ..... |
| Cuivre.....tonn. net | 118,889 | 8,323 | 127,212 | 101,329 | 25,883 | ..... |
| Minerai de fer..... " | 18,866,499 | 21,156,915 | 40,023,414 | 24,637,001 | 15,386,413 | ..... |
| Bois de service.....pds m.p. | 517,694,000 | 34,309,300 | 552,003,300 | 457,165,355 | 94,837,945 | ..... |
| Minerai d'argent.....tonn. net | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pierre de construction.. " | 1,784 | ..... | 1,784 | 11,589 | ..... | 9,805 |
| Fret non classé..... " | 599,564 | 532,022 | 1,131,586 | 823,597 | 307,989 | ..... |

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1889 | 234 jours | 1900 | 238 jours |
| 1890 | 228 " | 1901 | 230 " |
| 1891 | 225 " | 1902 | 256 " |
| 1892 | 233 " | 1903 | 249 " |
| 1893 | 219 " | 1904 | 223 " |
| 1894 | 234 " | 1905 | 245 " |
| 1895 | 231 " | 1906 | 249 " |
| 1896 | 232 " | 1907 | 233 " |
| 1897 | 234 " | 1908 | 231 " |
| 1898 | 241 " | 1909 | 236 " |
| 1899 | 231 " | | |

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1895 | 87 jours | 1903 | 256 jours |
| 1896 | 218 " | 1904 | 241 " |
| 1897 | 238 " | 1905 | 255 " |
| 1898 | 243 " | 1906 | 253 " |
| 1899 | 239 " | 1907 | 238 " |
| 1900 | 238 " | 1908 | 235 " |
| 1901 | 246 " | 1909 | 240 " |
| 1902 | 264 " | | |

Le nombre moyen des navires qui ont passé chaque jour par les deux canaux durant la saison de 1909 a été au-dessus de quatre-vingt-un.

A—Tableau indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés transportés années finissant le

| Années. | Céréales. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres Articles. † |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1869* | 45,674 | 313,825 | 120,599 | 20,951 | ..... | 904 | 1,937 |
| 1872 | 26,651 | 239,998 | 254,902 | 6,035 | 7,752 | 64 | 2,745 |
| 1873 | 30,665 | 355,847 | 180,169 | 8,225 | 1,194 | 3 | 3,777 |
| 1874 | 24,019 | 413,212 | 181,151 | 18,871 | 5,954 | 513 | 8,677 |
| 1875 | 13,964 | 253,835 | 103,749 | 35,751 | 3,383 | 917 | 6,337 |
| 1876 | 15,778 | 201,906 | 144,501 | 18,455 | 24,496 | 1,454 | 3,198 |
| 1877 | 13,558 | 253,953 | 169,196 | 19,870 | 2,810 | 2,439 | 2,355 |
| 1878 | 9,121 | 191,982 | 185,931 | 10,979 | 3,088 | ..... | 2,302 |
| 1879 | 10,710 | 274,570 | 144,506 | 4,655 | 1,239 | 440 | 2,444 |
| 1880 | 12,679 | 242,020 | 163,738 | 17,772 | 477 | 1,016 | 1,480 |
| 1881 | 9,959 | 127,832 | 101,075 | 24,509 | ..... | 1,844 | 2,086 |
| 1882 | 12,261 | 215,056 | 54,799 | 20,126 | 611 | 3,226 | 403 |
| 1883 | 13,471 | 152,794 | 182,269 | 10,436 | 731 | 1,642 | 10,983 |
| 1884 | 13,683 | 144,851 | 118,811 | 7,155 | 10,746 | 1,320 | 9,168 |
| 1885 | 13,334 | 124,206 | 117,536 | 15,801 | 1,116 | ..... | 1,912 |
| 1886 | 19,474 | 154,169 | 219,442 | 1,595 | 4,911 | 564 | 14,657 |
| 1887 | 23,949 | 221,927 | 114,938 | 9,574 | 12,050 | ..... | 12,533 |
| 1888 | 16,983 | 160,963 | 194,886 | 5,906 | 26,629 | 811 | 13,608 |
| 1889 | 7,931 | 126,664 | 353,595 | 4,272 | 28,356 | 2,673 | 18,552 |
| 1890 | 14,461 | 118,002 | 327,394 | 10,830 | 27,728 | 1,549 | 20,876 |
| 1891 | 13,517 | 198,658 | 185,180 | 8,113 | 52,959 | 65,888 | 28,042 |
| 1892 | 17,046 | 232,019 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,815 |
| 1893 | 15,235 | 258,392 | 441,092 | 18,599 | 31,283 | 3,671 | 36,981 |
| 1894 | 33,628 | 270,993 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | 567 | 60,673 |
| 1895 | 44,044 | 203,088 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | 1,007 | 46,463 |
| 1896 | 42,425 | 320,563 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 9,405 | 56,591 |
| 1897 | 9,065 | 324,743 | 390,615 | 14,173 | 25,161 | 8,483 | 44,674 |
| 1898 | 5,578 | 207,647 | 437,861 | 12,286 | 17,502 | 16,127 | 23,182 |
| 1899 | 11,625 | 197,732 | 204,004 | 2,907 | 24,037 | 923 | 18,460 |
| 1900 | 10,968 | 137,800 | 163,509 | 4,035 | 41,055 | 3,538 | 14,815 |
| 1901 | 18,978 | 151,586 | 67,756 | 7,119 | 28,485 | 2,961 | 14,024 |
| 1902 | 22,282 | 225,171 | 67,647 | 7,418 | 11,232 | 4,079 | 12,963 |
| 1903 | 25,998 | 259,031 | 210,758 | 14,656 | 7,911 | 4,904 | 13,994 |
| 1904 | 35,049 | 165,138 | 116,444 | 27,171 | 16,582 | ..... | 13,184 |
| 1905 | 38,512 | 254,458 | 180,921 | 55,432 | 36,072 | 1,711 | 9,883 |
| 1906 | 18,294 | 326,798 | 211,805 | 31,446 | 49,306 | 1,784 | 10,739 |
| 1907 | 22,739 | 488,565 | 271,693 | 13,240 | 73,369 | 2,270 | 22,683 |
| 1908 | 23,209 | 732,131 | 127,402 | 31,172 | 33,423 | 6,667 | 21,668 |
| 1909 | 38,763 | 590,196 | 140,902 | 23,151 | 75,135 | 33 | 30,221 |

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

en montant et en descendant le canal Welland pendant une période de trente-neuf 31 décembre 1909.

| | Marchandises lourdes. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total. | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel. | Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent. | Houille. | Minerais. | Total. |
| Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 503,860 | 46,806 | 16,924 | 91,575 | 37,153 | 103,126 | 58,781 | 275,623 |
| 538,147 | 26,217 | 17,141 | 50,540 | 44,243 | 186,932 | 98,605 | 3,678 |
| 579,880 | 6,923 | 20,754 | 40,850 | 17,157 | 339,016 | 118,685 | 43,387 |
| 647,397 | 6,032 | 12,068 | 23,309 | 9,579 | 323,503 | 56,825 | 431,316 |
| 417,936 | 1,517 | 7,588 | 13,509 | 9,962 | 321,306 | 43,683 | 397,565 |
| 409,788 | 51 | 7,997 | 30,300 | 20,327 | 288,211 | 81,654 | 378,540 |
| 464,181 | 9,630 | 9,696 | 9,173 | 3,983 | 323,869 | 42,758 | 399,109 |
| 403,403 | 10 | 11,518 | 3,980 | 12,686 | 295,318 | 15,229 | 338,741 |
| 438,564 | 2,782 | 5,797 | 7,174 | 17,796 | 192,957 | 19,164 | 245,670 |
| 442,182 | 5,360 | 4,812 | 413 | 22,273 | 109,986 | 34,139 | 176,983 |
| 269,395 | 4,585 | 7,013 | 10 | 30,682 | 128,113 | 18,785 | 189,188 |
| 306,482 | ..... | 5,348 | 50 | 17,327 | 237,559 | 23,700 | 283,984 |
| 373,326 | 1,237 | 7,922 | 66 | 17,037 | 307,058 | 31,785 | 365,105 |
| 305,734 | 698 | 652 | 461 | 3,242 | 274,471 | 53,205 | 332,729 |
| 273,905 | 78 | 2,055 | 597 | 14,243 | 248,272 | 26,728 | 291,973 |
| 414,812 | 166 | 6,123 | 48 | 12,324 | 271,356 | 27,447 | 317,464 |
| 394,971 | 1,351 | 5,636 | ..... | 6,715 | 145,193 | 13,866 | 172,761 |
| 419,786 | 93 | 3,220 | 316 | 13,617 | 223,871 | 16,872 | 257,989 |
| 542,043 | 47 | 2,479 | 1,254 | 20,269 | 268,305 | 2,435 | 294,789 |
| 519,291 | ..... | 753 | 1,027 | 28,047 | 202,384 | 8,138 | 240,349 |
| 367,177 | 127 | 1,610 | 2,567 | 7,953 | 224,644 | 3,415 | 240,316 |
| 527,426 | 163 | 1,567 | 878 | 3,666 | 211,616 | 355 | 218,245 |
| 805,253 | 6 | 2,075 | 374 | 8,139 | 233,096 | ..... | 243,690 |
| 591,409 | ..... | 3,072 | 159 | 977 | 203,608 | ..... | 207,816 |
| 486,421 | 185 | 6,245 | 54 | 2,819 | 158,866 | 1,140 | 169,309 |
| 788,974 | 1,192 | 6,332 | 82 | 3,264 | 223,445 | 1,158 | 235,473 |
| 816,914 | 7,206 | 17,012 | 227 | 590 | 176,226 | ..... | 201,261 |
| 720,183 | 1,444 | 11,722 | 799 | 734 | 162,336 | 13,433 | 190,468 |
| 459,688 | 567 | 6,361 | 1,282 | 1,318 | 97,732 | 26,125 | 133,385 |
| 375,720 | ..... | 8,190 | 533 | 4,800 | 47,392 | 58,400 | 119,315 |
| 290,909 | 83 | 6,094 | 327 | 8,773 | 49,480 | 99,487 | 164,244 |
| 350,792 | 64 | 7,488 | ..... | 15,201 | 64,014 | 22,480 | 109,247 |
| 537,252 | 488 | 5,407 | 2,554 | 45,846 | 147,884 | 18,323 | 220,502 |
| 373,568 | 11,381 | 9,957 | 1,093 | 4,164 | 113,525 | 39,683 | 179,803 |
| 576,989 | 2,651 | 10,912 | 226 | 4,221 | 172,642 | 22,381 | 213,033 |
| 650,172 | 3,747 | 8,493 | 100 | 16,204 | 147,587 | 5,862 | 181,993 |
| 894,559 | 961 | 4,923 | 246 | 18,761 | 267,212 | 25,040 | 317,143 |
| 975,672 | ..... | 35,726 | 429 | ..... | 316,921 | 18,004 | 371,080 |
| 898,401 | ..... | 87,025 | ..... | ..... | 377,681 | 33,301 | 498,007 |

B.—TABLEAU indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland pendant une série de trente-neuf années finissant le 31 décembre 1909.

CÉRÉALES.

| Année. | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles. † | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1869 | 44,110 | 310,090 | 119,541 | 3,920 | ..... | 680 | 1,541 | 479,882 |
| 1872 | 26,648 | 231,056 | 254,534 | 693 | 7,594 | 64 | 2,300 | 524,889 |
| 1873 | 30,660 | 345,720 | 180,042 | 643 | 1,188 | 3 | 3,557 | 563,813 |
| 1874 | 24,017 | 406,157 | 181,128 | 377 | 5,953 | ..... | 3,301 | 620,933 |
| 1875 | 13,930 | 248,555 | 103,477 | 813 | 3,383 | 500 | 4,304 | 374,962 |
| 1876 | 15,735 | 194,559 | 144,501 | 1,110 | 24,496 | 1,454 | 2,949 | 384,807 |
| 1877 | 13,588 | 248,894 | 169,185 | 10,216 | 2,810 | 2,405 | 1,833 | 448,931 |
| 1878 | 8,854 | 188,106 | 185,931 | 1,217 | 3,088 | ..... | 2,100 | 389,296 |
| 1879 | 10,588 | 271,545 | 114,276 | 803 | 1,196 | ..... | 2,387 | 430,795 |
| 1880 | 12,467 | 240,601 | 162,891 | ..... | 477 | ..... | 1,418 | 417,853 |
| 1881 | 9,655 | 121,393 | 103,075 | 252 | ..... | 6 | 1,371 | 235,752 |
| 1882 | 12,205 | 205,876 | 54,797 | 537 | ..... | 1,954 | 225 | 275,594 |
| 1883 | 13,256 | 146,741 | 182,143 | 975 | 731 | 518 | 10,971 | 355,335 |
| 1884 | 13,626 | 135,804 | 118,811 | 270 | 10,746 | 477 | 9,018 | 288,752 |
| 1885 | 13,322 | 114,090 | 117,536 | 618 | 1,116 | ..... | 1,628 | 248,310 |
| 1886 | 19,418 | 146,151 | 218,897 | ..... | 4,891 | ..... | 14,581 | 403,928 |
| 1887 | 23,940 | 210,755 | 114,938 | 1,711 | 12,050 | ..... | 12,149 | 375,543 |
| 1888 | 16,973 | 150,833 | 194,886 | 555 | 26,629 | 811 | 13,358 | 404,045 |
| 1889 | 7,922 | 120,498 | 353,595 | 197 | 28,356 | 1,918 | 18,273 | 530,759 |
| 1890 | 14,461 | 114,924 | 327,394 | 6,519 | 27,728 | 1,121 | 20,836 | 512,983 |
| 1891 | 13,517 | 196,326 | 185,177 | 8,113 | 52,959 | 65,071 | 27,895 | 549,058 |
| 1892 | 17,046 | 229,569 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,548 | 524,709 |
| 1893 | 15,232 | 257,203 | 441,092 | 18,461 | 31,283 | 3,671 | 36,981 | 803,923 |
| 1894 | 33,628 | 270,514 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | ..... | 60,587 | 590,277 |
| 1895 | 43,895 | 202,636 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | ..... | 46,435 | 484,785 |
| 1896 | 42,159 | 319,388 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 8,970 | 54,031 | 784,538 |
| 1897 | 9,025 | 322,993 | 390,615 | 14,173 | 25,127 | 8,483 | 44,651 | 815,067 |
| 1898 | 5,578 | 206,313 | 437,849 | 12,286 | 17,491 | 16,127 | 23,170 | 718,814 |
| 1899 | 11,625 | 197,732 | 204,004 | 2,424 | 23,541 | 923 | 18,440 | 458,689 |
| 1900 | 10,968 | 137,800 | 163,509 | 3,449 | 40,256 | 3,538 | 14,802 | 374,322 |
| 1901 | 18,937 | 151,325 | 67,756 | 7,119 | 28,281 | 2,961 | 14,021 | 290,400 |
| 1902 | 22,282 | 223,499 | 67,647 | 7,418 | 11,223 | 4,079 | 12,912 | 349,060 |
| 1903 | 25,997 | 257,370 | 210,758 | 14,656 | 7,911 | 4,904 | 13,982 | 535,578 |
| 1904 | 35,046 | 164,515 | 116,444 | 27,171 | 16,582 | ..... | 13,157 | 372,915 |
| 1905 | 38,512 | 247,599 | 180,921 | 55,432 | 36,072 | 1,711 | 9,882 | 570,129 |
| 1906 | 18,227 | 326,789 | 111,243 | 31,446 | 49,306 | 1,411 | 10,739 | 549,161 |
| 1907 | 22,689 | 488,565 | 271,693 | 13,240 | 73,369 | 2,270 | 22,683 | 894,509 |
| 1908 | 23,187 | 730,751 | 127,402 | 31,172 | 33,423 | 6,667 | 21,668 | 974,270 |
| 1909 | 38,763 | 590,074 | 140,902 | 23,151 | 75,135 | 33 | 30,206 | 898,264 |

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de trente-neuf années finissant le 31 décembre 1909.

| Années. | Céréales. | | | | | | | | Marchandises lourdes. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | *Autres articles. | Total. | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel. | Houille. | Minerais. | Total. |
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| 1869 | 30,681 | 211,085 | 91,149 | 2,942 | ..... | 667 | 1,006 | 337,530 | 68,064 | 14,334 | 89,086 | 28,566 | 35,912 | 235,962 |
| 1872 | 10,482 | 124,695 | 89,761 | 1,391 | 7,400 | ..... | 608 | 234,337 | 24,040 | 13,239 | 49,843 | 95,741 | 59,401 | 224,264 |
| 1873 | 10,805 | 127,727 | 101.329 | 1,920 | 1,188 | 3 | 392 | 243,366 | 4,659 | 13,826 | 40,507 | 170,242 | 62,942 | 292,176 |
| 1874 | 8.230 | 229,053 | 125,627 | ..... | 5,948 | ..... | 5,368 | 374,226 | 5,742 | 8,941 | 22,888 | 203,673 | 19,651 | 260,895 |
| 1875 | 1,881 | 113.832 | 54,188 | 2,641 | 2,946 | 500 | 1,920 | 177,908 | 14 | 4,123 | 12,931 | 192,767 | 34,616 | 244,451 |
| 1876 | 5,187 | 96,247 | 58,138 | ..... | 1,905 | 525 | 403 | 162,405 | ..... | 5,531 | 29,395 | 167,110 | 25,808 | 227,844 |
| 1877 | 3,342 | 107,396 | 65,260 | 1,603 | 2,314 | 258 | 413 | 180,586 | 8,976 | 8,688 | 8,336 | 172,868 | 41,107 | 239,975 |
| 1878 | 1,316 | 65,542 | 60,026 | 859 | 277 | ..... | 341 | 128,361 | ..... | 10,713 | 3,892 | 150,583 | 13,535 | 178,723 |
| 1879 | 159 | 53,791 | 33,401 | ..... | 464 | ..... | 11 | 87,826 | 2,405 | 3,648 | 6,318 | 118,573 | 17,797 | 148,741 |
| 1880 | ..... | 30,611 | 16,122 | 1,551 | 296 | ..... | ..... | 48,580 | 4,743 | 3,515 | 371 | 65,945 | 18,380 | 92,954 |
| 1881 | ..... | 34,320 | 30,031 | 924 | ..... | ..... | 10 | 65,285 | 1,313 | 5,570 | ..... | 83,858 | 6,464 | 97,205 |
| 1882 | 107 | 30,227 | 32,433 | 537 | ..... | 684 | 14 | 64,002 | ..... | 4,076 | ..... | 158,552 | 14,533 | 177,161 |
| 1883 | 2,041 | 54,382 | 66,128 | 735 | 731 | ..... | 8,579 | 132,496 | 1,209 | 6,901 | 8 | 196,462 | 24,891 | 229,471 |
| 1884 | 1,715 | 40,956 | 53,707 | ..... | 9,874 | ..... | 8,170 | 114,422 | 698 | 599 | ..... | 210,790 | 15,100 | 227,187 |
| 1885 | 124 | 53,235 | 63,229 | 732 | 882 | ..... | 1 | 118,203 | ..... | 1,594 | ..... | 198,416 | 15,029 | 215,039 |
| 1886 | 7,591 | 53,258 | 94,048 | ..... | 4,790 | ..... | 13,201 | 172,888 | 156 | 5,328 | 1 | 189,964 | 11,364 | 206,813 |
| 1887 | 11,780 | 37,678 | 83,431 | 1,732 | 12,050 | ..... | 10,859 | 157,530 | 15 | 4,406 | ..... | 82,780 | 627 | 87,828 |
| 1888 | 8,563 | 39,999 | 102,974 | 2 | 26,510 | 179 | 11,598 | 189,825 | 63 | 1,601 | 56 | 173,259 | 2,309 | 177.288 |
| 1889 | 5,017 | 39,229 | 147,045 | ..... | 27,492 | ..... | 17,225 | 236,208 | ..... | 1,587 | 896 | 227,476 | 1,204 | 231,163 |
| 1890 | 9,204 | 31,527 | 180,842 | 6,519 | 27,030 | ..... | 20,497 | 275,619 | ..... | 504 | 208 | 162,231 | 1,620 | 164,563 |
| 1891 | 6,802 | 32,097 | 127,494 | 8,113 | 52,823 | ..... | 26,115 | 253,444 | ..... | 292 | 705 | 186,572 | 1,773 | 189,342 |
| 1892 | 11,018 | 26,950 | 131,222 | 6,433 | 36,935 | ..... | 31,992 | 244,550 | ..... | 576 | 2 | 183,895 | ..... | 184,473 |
| 1893 | 6,588 | 28,187 | 198,777 | 16,751 | 23,870 | 864 | 36,352 | 311,389 | ..... | 344 | ..... | 206,827 | ..... | 207,171 |
| 1894 | 17,795 | 53,846 | 105,329 | 28,095 | 27,621 | ..... | 60,462 | 198,358 | ..... | 297 | ..... | 188,521 | ..... | 188,818 |
| 1895 | 10,169 | 27,881 | 100,512 | 7,904 | 17,020 | ..... | 46,316 | 209,802 | 181 | 246 | ..... | 149,490 | ..... | 149,917 |
| 1896 | 16,224 | 34,878 | 175,094 | 11,128 | 16,137 | 490 | 46,456 | 300,407 | ..... | 146 | ..... | 207,348 | ..... | 207,494 |
| 1897 | 7,237 | 28,919 | 169,057 | 14,173 | 14,969 | ..... | 41,887 | 276,242 | 965 | 15 | ..... | 165,143 | ..... | 166,123 |
| 1898 | 4,212 | 11,268 | 150,667 | 6,909 | 12,732 | 1,197 | 22,671 | 209,656 | 770 | 339 | 4 | 156,814 | ..... | 157,927 |
| 1899 | 6,118 | 12,926 | 81,777 | 2,424 | 19,526 | 923 | 18,198 | 141,892 | 351 | 1,646 | 553 | 88,931 | ..... | 91,481 |
| 1900 | 7,966 | 18,771 | 60,545 | 2,402 | 39,706 | 2,149 | 14,248 | 145,787 | ..... | 953 | ..... | 46,024 | ..... | 46,977 |
| 1901 | 17,165 | 23,557 | 55,531 | 7,119 | 26,344 | ..... | 14,016 | 143,732 | 83 | 80 | 105 | 46,702 | ..... | 46,970 |
| 1902 | 13,785 | 32,639 | 66,111 | 7,418 | 10,006 | ..... | 12,675 | 142,634 | ..... | 214 | ..... | 12,911 | ..... | 13,125 |
| 1903 | 6,082 | 15,439 | 108,917 | 11,433 | 6,112 | 4,174 | 13,568 | 165,725 | 459 | ..... | ..... | 113,072 | ..... | 113,535 |
| 1904 | 8,556 | 14,269 | 60,964 | 16,621 | 16,497 | ..... | 13,079 | 129,986 | ..... | ..... | ..... | 63,882 | ..... | 63,882 |
| 1905 | 24.054 | 15,483 | 93,622 | 9,197 | 10,892 | ..... | 9,682 | 162,930 | ..... | 1 | ..... | 73,464 | ..... | 73,465 |
| 1906 | 15,215 | 13,410 | 135,240 | 9,266 | 11,323 | ..... | 10,678 | 195,132 | ..... | 169 | ..... | 33,523 | ..... | 33,692 |
| 1907 | 18,898 | 21,892 | 124,474 | 2,812 | 4,741 | 2 | 22,001 | 194,820 | ..... | 30 | ..... | 110,347 | 4,050 | 114,420 |
| 1908 | 17,694 | 24,651 | 99,830 | 7,148 | 2,070 | 2 | 21,393 | 172,788 | ..... | ..... | ..... | 158,351 | 1,400 | 159,751 |
| 1909 | 15,452 | 17,940 | 100,967 | 4,224 | ..... | ..... | 22,683 | 161,266 | ..... | 5 | ..... | 131,131 | 1,531 | 132,667 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908 et 1909.

| ARTICLES. | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 216 | 126,398 | 104 | 59,532 | 354 | 355,702 | 195 | 108,720 | 869 | 650,352 |
| 1898. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 95,567 | | 36,157 | | 54,934 | | 18,355 | | 205,013 |
| Maïs | | 56,538 | | 30,455 | | 284,059 | | 66,761 | | 437,813 |
| Orge | | | | | | 9,465 | | 2,821 | | 12,286 |
| Avoine | | | | | | 17,329 | | | | 17,329 |
| Pois | | 260 | | | | 45 | | | | 305 |
| Seigle | | 3,564 | | 1,480 | | 9,135 | | 1,948 | | 16,127 |
| Houille | | 575 | | 1,916 | | 759 | | 2,620 | | 5,870 |
| Diverses marchandises | | 19,385 | | 4,104 | | 47,271 | | 8,758 | | 79,518 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 2 | | 9 | | | | | | 11 |
| Bois de serv., scié..pds m. p. | | 4,910,669 | | 1,641,783 | | 16,220,972 | | 24,484,283 | | 47,257,707 |
| " charpente...pds cub. | | 825,545 | | 1,183,821 | | | | 388,410 | | 2,397,776 |
| " chauffage.....cordes. | | | | | | | | | | |
| Douves.....nombre. | | 249 | | | | | | | | 249 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 191 | 100,242 | 129 | 75,777 | 201 | 212,027 | 78 | 36,962 | 599 | 425,008 |
| 1899. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 91,901 | | 80,928 | | 16,250 | | 7,244 | | 196,323 |
| Maïs | | 28,015 | | 18,905 | | 138,834 | | 18,250 | | 204,004 |
| Orge | | | | | | 2,424 | | | | 2,424 |
| Avoine | | 1,557 | | | | 21,646 | | | | 23,203 |
| Pois | | | | | | | | | | |
| Seigle | | | | | | 923 | | | | 923 |
| Houille | | 435 | | 6,736 | | | | 3,398 | | 10,569 |
| Diverses marchandises | | 25,203 | | 18,651 | | 49,522 | | 1,567 | | 94,943 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 485 | | 916 | | | | 100 | | 1,501 |
| Bois de serv., scié..pds m. p. | | 2,077,748 | | 772,739 | | 14,855,338 | | 19,949,079 | | 37,654,904 |
| " charpente...pds cub. | | 322,138 | | 585,780 | | 20,802 | | 328,806 | | 1,257,526 |
| " chauffage....cordes. | | | | 9 | | | | | | 9 |
| Douves.....nombre. | | | | | | | | | | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 216 | 114,885 | 109 | 67,475 | 168 | 182,444 | 71 | 30,309 | 564 | 395,113 |
| 1900. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 67,694 | | 43,157 | | 23,066 | | 2,130 | | 136,047 |
| Maïs | | 39,597 | | 31,248 | | 78,701 | | 13,963 | | 163,509 |
| Orge | | | | | | 2,402 | | 1,047 | | 3,449 |
| Avoine | | | | | | 39,706 | | 407 | | 40,113 |
| Pois | | 115 | | | | 4 | | | | 119 |
| Seigle | | 1,389 | | | | 2,149 | | | | 3,538 |
| Houille | | 723 | | 637 | | 433 | | 559 | | 2,352 |
| Diverses marchandises | | 53,649 | | 31,536 | | 43,344 | | 3,564 | | 132,093 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 1,078 | | | | | | | | 1,078 |
| Bois de serv., scié..pds m. p. | | 6,847,279 | | 5,344,258 | | 14,984,483 | | 18,770,405 | | 45,946,425 |
| " charpente...pds cub | | 439,827 | | 355,951 | | 11,583 | | 198,420 | | 1,005,781 |
| " chauffage....cordes | | 126 | | 255 | | | | | | 381 |
| Douves.....nombre. | | 1,000 | | | | | | | | 1,000 |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | | | Navires américains. | | | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 197 | 103,802 | 114 | 59,022 | 163 | 182,497 | 48 | 22,319 | 522 | 367,640 |
| 1901. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 57,641 | | 58,973 | | 31,955 | | 1,241 | | 149,810 | |
| Maïs | 7,350 | | 4,689 | | 55,717 | | ... | | 67,756 | |
| Orge | ... | | ... | | 7,119 | | ... | | 7,119 | |
| Avoine | 944 | | ... | | 27,197 | | ... | | 28,141 | |
| Pois | ... | | ... | | ... | | ... | | ... | |
| Seigle | 2,961 | | ... | | ... | | ... | | 2,961 | |
| Houille | 1,960 | | 362 | | 357 | | ... | | 2,679 | |
| Diverses marchandises | 71,300 | | 32,312 | | 12,874 | | 7,469 | | 123,955 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 18 | | ... | | ... | | ... | | 18 | |
| Bois de serv., scié...pds m.p. | 6,533,423 | | 4,060,251 | | 11,089,806 | | 13,092,940 | | 34,776,420 | |
| " charpente...pds cub. | 362,441 | | 204,682 | | 9,384 | | 149,531 | | 726,038 | |
| Bois de chauffage.....cordes | 165 | | 264 | | ... | | ... | | 429 | |
| Douves.....nomb. | ... | | ... | | ... | | ... | | ... | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 196 | 90,791 | 122 | 73,958 | 191 | 201,339 | 52 | 22,097 | 561 | 388,185 |
| 1902. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 82,954 | | 85,973 | | 52,889 | | ... | | 221,816 | |
| Maïs | 148 | | 1,388 | | 66,111 | | ... | | 67,647 | |
| Orge | ... | | ... | | 7,418 | | ... | | 7,418 | |
| Avoine | 1,200 | | 43 | | 9,963 | | ... | | 11,206 | |
| Pois | ... | | ... | | ... | | ... | | ... | |
| Seigle | 3,808 | | ... | | 271 | | ... | | 4,079 | |
| Houille | 3,977 | | 25,732 | | 13,497 | | 8,332 | | 51,538 | |
| Diverses marchandises | 33,111 | | 8,723 | | 38,351 | | 1,594 | | 81,779 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 47 | | 28 | | 4 | | ... | | 79 | |
| Bois de serv., scié..pds m.p. | 13,218,960 | | 3,256,187 | | 25,437,287 | | 19,540,426 | | 61,452,860 | |
| " charpente...pds cub. | 370,718 | | 557,689 | | ... | | 115,000 | | 1,043,407 | |
| Bois de chauffage.....cordes. | 56 | | 40 | | ... | | ... | | 96 | |
| Douves.....nomb. | ... | | 14,000 | | ... | | ... | | 14,000 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 329 | 151,850 | 76 | 45,918 | 243 | 252,094 | 69 | 27,854 | 627 | 477,716 |
| 1903. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 149,378 | | 38,473 | | 60,514 | | 6,305 | | 254,670 | |
| Maïs | 21,356 | | 4,682 | | 174,588 | | 10,132 | | 210,758 | |
| Orge | 2,580 | | 667 | | 11,409 | | ... | | 14,656 | |
| Avoine | 306 | | 1,335 | | 6,112 | | ... | | 7,753 | |
| Pois | 63 | | ... | | 22 | | ... | | 85 | |
| Seigle | ... | | ... | | 4,904 | | ... | | 4,904 | |
| Houille | 389 | | 12,991 | | 8,133 | | 8,496 | | 30,009 | |
| Diverses marchandises | 39,563 | | 3,367 | | 41,584 | | 2,000 | | 86,514 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | ... | | 54 | | ... | | ... | | 54 | |
| Bois de serv., scié..pds m.p. | 12,841,552 | | 1,625,855 | | 17,871,652 | | 14,733,677 | | 47,072,736 | |
| " charpente..pds cub. | 572,000 | | 660,000 | | ... | | 84,200 | | 1,316,200 | |
| Bois de chauffage.....cordes | ... | | 210 | | 9 | | ... | | 219 | |
| Douves.....nomb. | ... | | 641,000 | | ... | | ... | | 641,000 | |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | | | Navires américains. | | | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 228 | 157,539 | 55 | 39,375 | 205 | 187,748 | 42 | 15,918 | 530 | 400,580 |
| 1904. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| | | 116,794 | | 33,302 | | 14,269 | | ..... | | 164,365 |
| Blé | | 12,768 | | 7,814 | | 95,862 | | ..... | | 116,444 |
| Maïs | | 2,619 | | 824 | | 23,728 | | ..... | | 27,171 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 16,261 | | ..... | | 16,261 |
| Avoine | | ..... | | ..... | | 3 | | ..... | | 3 |
| Pois | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| Seigle | | 1,925 | | 7,187 | | 17,133 | | 7,668 | | 33,913 |
| Houille | | 34,907 | | ..... | | 1,925 | | ..... | | 36,832 |
| Diverses marchandises | | 29,567 | | ..... | | 60,548 | | ..... | | 90,115 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| Bois de serv., scié, ..pds m.p. | | 15,077,382 | | 854,811 | | 32,754,541 | | 9,572,655 | | 58,259,389 |
| " charpente...pds cub. | | 944,508 | | 744,000 | | ..... | | 149,000 | | 1,837,508 |
| Bois de chauffage.....cordes | | ..... | | ..... | | 717 | | ..... | | 717 |
| Douves.....nomb. | | 634,000 | | ..... | | ..... | | ..... | | 634,000 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 252 | 182,373 | 91 | 48,692 | 319 | 286,656 | 64 | 29,120 | 726 | 546,841 |
| 1905. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 188,706 | | 18,575 | | 28,757 | | 2,512 | | 238,550 |
| Maïs | | 6,385 | | 6,636 | | 163,374 | | 4,526 | | 180,921 |
| Orge | | 6,870 | | 1,451 | | 47,111 | | ..... | | 55,432 |
| Avoine | | 8,225 | | 2,570 | | 21,535 | | 3,742 | | 36,072 |
| Pois | | ..... | | ..... | | 76 | | ..... | | 76 |
| Seigle | | ..... | | ..... | | 1,711 | | ..... | | 1,711 |
| Houille | | 18,756 | | 35,324 | | 28,330 | | 8,678 | | 91,088 |
| Diverses marchandises | | 14,358 | | 8,023 | | ..... | | ..... | | 22,381 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 29,375 | | 7,485 | | 74,975 | | 3,126 | | 114,961 |
| Bois de serv., scié ..pds m.p. | | ..... | | 2,748,941 | | 2,325 | | ..... | | 2,325 |
| " charpente...pds cub. | | 2,867,147 | | ..... | | 38,290,831 | | 12,479,698 | | 54,589,200 |
| Bois de chauffage.....cordes | | 355,000 | | 951,524 | | ..... | | ..... | | 538,000 |
| Douves.....nomb. | | ..... | | 183,000 | | 900 | | ..... | | 900 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 328 | 238,690 | 121 | 66,355 | 305 | 310,622 | 43 | 15,758 | 797 | 631,425 |
| 1906. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 250,493 | | 34,355 | | 35,578 | | ..... | | 320,436 |
| Maïs | | 8,177 | | ..... | | 202,250 | | 1,378 | | 49,306 |
| Orge | | 8,546 | | 5,046 | | 17,854 | | ..... | | 31,446 |
| Avoine | | 21,900 | | 16,083 | | 11,323 | | ..... | | 49,306 |
| Pois | | ..... | | ..... | | 11 | | ..... | | 11 |
| Seigle | | ..... | | 5 | | 1,406 | | ..... | | 1,411 |
| Houille | | 30,455 | | 47,242 | | 24,190 | | 9,356 | | 111,243 |
| Minerai de fer | | 5,862 | | ..... | | ..... | | ..... | | 5,862 |
| Marchandises | | 35,383 | | 7,009 | | 110,263 | | 50 | | 152,705 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 16 | | 37 | | 851 | | ..... | | 904 |
| Bois de serv., scié...pds m.p. | | 3,471,514 | | 235,624 | | 25,711,196 | | 10,769,755 | | 40,188,089 |
| " charpente...pds cub. | | 375,000 | | 200,000 | | ..... | | ..... | | 575,000 |
| Bois de chauffage.....cordes | | 110 | | 18 | | 1,093 | | ..... | | 1,221 |
| Douves.....nomb. | | ..... | | ..... | | 300,000 | | ..... | | 300,000 |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.—*Fin.*

| ARTICLES. | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 375 | 290,509 | 148 | 81,070 | 408 | 397,616 | 76 | 36,921 | 1,007 | 806,116 |
| 1907. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 294,298 | | 50,808 | | 130,818 | | 4,429 | | 480,303 |
| Maïs | | 6,713 | | 514 | | 259,895 | | 4,571 | | 271,693 |
| Orge | | 8,726 | | 468 | | 4,046 | | ..... | | 13,240 |
| Avoine | | 49,689 | | 16,647 | | 7,033 | | ..... | | 73,369 |
| Pois | | ..... | | ..... | | 25 | | ..... | | 25 |
| Seigle | | ..... | | ..... | | 2,270 | | ..... | | 2,270 |
| Houille | | 31,506 | | 57,373 | | 50,183 | | 14,493 | | 143,555 |
| Minerai de fer | | 12,040 | | 8,950 | | ..... | | ..... | | 20,990 |
| Marchandises | | 21,545 | | 9,436 | | 5,231 | | 6,235 | | 42,447 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | ..... | | ..... | | 2,222 | | ..... | | 2,222 |
| Bois de serv. scié, pds. m. p. | | ..... | | ..... | | 14,395,124 | | 11,201,446 | | 25,596,570 |
| Bois de charpente.. pds. cub. | | 558,090 | | 323,000 | | ..... | | ..... | | 881,090 |
| Bois de chauffage.....cordes. | | ..... | | ..... | | 660 | | ..... | | 660 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 567 | 432,623 | 149 | 64,034 | 428 | 319,030 | 36 | 19,866 | 1180 | 835,553 |
| 1908. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | | | | | | | | | |
| Maïs | | 505,151 | | 39,001 | | 183,101 | | 3,498 | | 730,751 |
| Orge | | 2,405 | | ..... | | 124,997 | | ..... | | 127,402 |
| Avoine | | 19,775 | | 1,133 | | 10,264 | | ..... | | 31,172 |
| Pois | | 30,091 | | 643 | | 2,689 | | ..... | | 33,423 |
| Seigle | | ..... | | ..... | | 40 | | ..... | | 40 |
| Houille | | 742 | | ..... | | 5,925 | | ..... | | 6,667 |
| Marchandises | | 39,733 | | 42,656 | | 57,448 | | 8,344 | | 148,181 |
| Bois de chauffage.... cordes. | | 26,815 | | 14,783 | | 14,410 | | 13,686 | | 69,694 |
| Bois de serv., scié, pds. m.p. | | ..... | | 70 | | 1,173 | | ..... | | 1,243 |
| Bois de charpente.. pds. cub | | ..... | | ..... | | 17,572,070 | | 6,578,545 | | 24,150,615 |
| | | 221,300 | | 313,000 | | ..... | | ..... | | 534,300 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 555 | 486,406 | 136 | 71,034 | 323 | 324,576 | 26 | 17,317 | 1040 | 899,333 |
| 1909. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 415,208 | | 34,903 | | 133,172 | | ..... | | 583,283 |
| Maïs | | 6,694 | | ..... | | 134,208 | | ..... | | 140,902 |
| Orge | | 17,943 | | 360 | | 4,848 | | ..... | | 23,151 |
| Avoine | | 70,392 | | 4,743 | | ..... | | ..... | | 75,135 |
| Pois | | ..... | | ..... | | 63 | | ..... | | 63 |
| Seigle | | 33 | | ..... | | ..... | | ..... | | 33 |
| Houille | | 160,475 | | 53,681 | | 21,097 | | 630 | | 235,883 |
| Marchandises | | 52,994 | | 14,782 | | 12,232 | | 16,498 | | 96,506 |
| Bois de service scié, pds m.p. | | ..... | | ..... | | 31,643 | | 10,214 | | 41,857 |
| Bois de charpente, pds cub. | | 3,450 | | 7,840 | | 125 | | 1,475 | | 12,890 |

## FRET DE PARCOURS ENTIER SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

### CANAL WELLAND—FRET ALLANT À L'OUEST.

La quantité totale de fret de parcours entier qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1909 est comme suit :

| Sommaire. | Tonnes. | Tonnes. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens | 302,704 | |
| Voiliers " | 18,089 | |
| Quantité totale, navires canadiens | | 320,793 |
| Vapeurs américains | 312,276 | |
| Voiliers " | 7,948 | |
| Total, navires américains | | 320,224 |
| Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains | | 641,017 |

État de la quantité de fret de parcours entier qui a monté et descendu le canal Welland pendant la saison de navigation en 1909.

| Sommaire. | Tonnes. | Tonnes. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens, montée | 302,704 | |
| " " descente | 802,515 | |
| Total, vapeurs canadiens | | 1,105,219 |
| Voiliers canadiens, montée | 18,089 | |
| " " descente | 124,386 | |
| Total, voiliers canadiens | | 142,475 |
| Quantité totale de navires canadiens | | 1,247,694 |
| Vapeurs américains, montée | 312,276 | |
| " " descente | 379,305 | |
| Total, vapeurs américains | | 691,581 |
| Voiliers américains, montée | 7,948 | |
| " " descente | 28,817 | |
| Total, voiliers américains | | 36,765 |
| Quantité totale de navires américains | | 728,346 |
| Total, navires canadiens et américains | | 1,976,040 |
| | Descente ou allant à l'Est | Montée ou allant v. l'O. |
| Navires canadiens | 926,901 | 320,793 |
| " américains | 408,122 | 320,224 |
| Total | 1,325,023 | 641,017 |

F.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation 1897 à 1909.

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | | | | | | | 35 | | | | | 5,652 |
| Argile, chaux et sable | 38 | 52 | 15 | 15 | | | | | 22 | | | | |
| Fer, chemins de fer | | | | | | 50 | | 8,170 | 10 | | | | |
| Fer, en gueuse | | | | 508 | | | | | | | | | |
| Fer, tout autre | 7,564 | 6,217 | 5,063 | 4,292 | 1,178 | 5,785 | 2,542 | 1,651 | 384 | 269 | 124 | 553 | 12,689 |
| Acier | 375 | 1,351 | 3,000 | 5,420 | | | | 16 | 48 | | | | |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | | | | | | | 1 | | | 9,936 | | |
| Orge | | 3,960 | 596 | 1,288 | | | 2,206 | 9,697 | 43,607 | 21,196 | 105,984 | 24,318 | 19,143 |
| Maïs | 267,583 | 310,498 | 150,999 | 109,359 | 14,319 | 1,719 | 123,864 | 55,021 | 84,204 | 55,559 | | 10,454 | 17,137 |
| Graine de lin | 3,293 | 5,687 | | | 4,965 | | 3,643 | 212 | 15,694 | 80,570 | 49,159 | 27,500 | 19,634 |
| Fleur de farine | 1,029 | 653 | 4,229 | 1,595 | 1,400 | 6,755 | 16,151 | 24,662 | 14,571 | 9,174 | 3,730 | 5,028 | 21,905 |
| Farines, toutes sortes | | | | | 35 | | 348 | 57 | 270 | 60 | | 156 | |
| Avoine | 6,847 | 3,975 | 10,250 | 8,925 | 1,584 | 1,442 | 2,438 | | 21,404 | 37,164 | 66,941 | 28,081 | 65,624 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | 1,083 | | 462 | 7,846 | 9,229 | | | | |
| Pois | 2,078 | 260 | | 115 | | | 63 | | | | | | 30 |
| Seigle | 8,435 | 15,488 | 923 | 3,078 | 2,961 | 4,079 | 4,260 | | 1,711 | 1,405 | 2,266 | 6,662 | 120 |
| Sel | 216 | 144 | 183 | | 50 | | 132 | 615 | 168 | 75 | 143 | 419 | |
| Graines, toutes sortes | | | 200 | | | | | | | | 20 | | |
| Foin pressé | | | 96 | | 246 | | | | | | | | |
| Tabac, brut | 51 | | | | 23 | | | | | | | | |
| Blé | 278,498 | 184,154 | 169,978 | 121,896 | 132,702 | 200,975 | 226,746 | 133,528 | 190,505 | 289,611 | 450,446 | 686,626 | 550,775 |
| Tous autres produits agricoles, légumes | | 56 | 32 | | | | | | | | | | 5,876 |
| Peaux vertes et sal., cornes et sab. | | | | | | | | 10 | | 2 | | | |
| Chevaux | 1 | 4 | 1 | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | | | 1,155 | | | | 2,847 | 4,810 | | | |
| Viandes, toutes sortes | | | | | 114 | | | | | | | | |
| Porc | | | | | 34 | | | | | | | 524 | |
| Suif | | | | | | | 3 | | 53 | | | | |
| Tous autres produits agricoles, animaux | | | | | | | | 1 | | | | | 366 |
| Total, classe 3 | 576,008 | 532,499 | 345,565 | 256,491 | 161,849 | 220,805 | 382,858 | 241,522 | 384,727 | 499,895 | 688,749 | 790,321 | 718,951 |
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | 3 | | 1,785 | 13 | 58 | 17 | | | | | |
| Cendres | 133 | 73 | 55 | 25 | 3 | | 2 | 16 | | | | | |
| Briques | | | | | | | | | | | | 1,543 | |

F.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton't. | Ton'x. |
| *Classe 4*—Fin. | | | | | | | | | | | | | |
| Faïence | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Meubles | 1 | ..... | ..... | 1 | 5 | ..... | 3 | 6 | ..... | 6 | ..... | ..... | ..... |
| Verre, toutes sortes | 53 | 75 | 16 | 6 | 1 | ..... | 15 | 3 | 21 | 11 | 4 | ..... | ..... |
| Mélasse | 9 | 56 | 159 | ..... | ..... | 54 | 240 | ..... | 820 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Clous | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 19 | ..... | 64 | ..... | ..... | 3 | ..... |
| Huile | 112 | 1,141 | 7,143 | 15,647 | 14,987 | 12,091 | 14,619 | 12,848 | 20,700 | 19,995 | 22,111 | 30,002 | 31,149 |
| Peinture | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Poix et goudron | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53 | ..... | 101 | ..... | ..... |
| Chiffons | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Résine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cendre et soude | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | 59 | 72 | 15 | ..... | ..... |
| Sucre | ..... | ..... | ..... | ..... | 112 | ..... | ..... | ..... | 2,019 | ..... | ..... | ..... | 173 |
| Fer blanc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 87 | 53 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tabac | ..... | ..... | 96 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 204 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Blanc de plomb | ..... | ..... | ..... | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Whisky, bières et autres spiritueux | 46 | 4 | 74 | 11 | 32 | ..... | 2 | 766 | 635 | 614 | 1,224 | 1,056 | 525 |
| Marchandises non énumérées | 1,226 | 866 | 518 | 92 | 2,420 | 419 | 582 | 713 | 851 | 466 | 2,294 | 2,126 | 10,418 |
| Total, classe 4 | 1,580 | 2,215 | 7,969 | 15,798 | 19,366 | 12,577 | 15,569 | 14,456 | 25,572 | 21,164 | 25,749 | 34,730 | 42,265 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | ..... | ..... | 1 | 182 | 66 | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cercles | 257 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de service, scié | 478 | 3,065 | 924 | 15,760 | 2,635 | 1,085 | ..... | ..... | 3,957 | 100 | ..... | ..... | ..... |
| Douves, pipes et barils | 4,716 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 394 | ..... | 2,400 | ..... | ..... | ..... |
| " Indes occident. et pipes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de charpente, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,544 | 1,260 | 1,500 | 4,180 | ..... | ..... |
| " en radeaux | 1,207 | 329 | 26 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 900 |
| Articles en bois | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe 5 | 6,658 | 3,394 | 951 | 15,942 | 3,205 | 1,117 | ..... | 1,938 | 5,217 | 4,000 | 4,180 | ..... | 900 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29,351 | 29,172 | 70,489 | 42,075 | 175,115 |
| Minerai de fer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,976 | ..... | 17,362 | 3,837 | ..... | ..... | ..... | 1,824 |
| Pierre, toutes sortes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,272 | ..... |
| Total, classe spéciale | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33,188 | 29,172 | 70,489 | 43,367 | 176,939 |
| Grand total | 584,246 | 538,108 | 354,485 | 28,231 | 184,420 | 250,475 | 398,427 | 275,278 | 448,704 | 554,231 | 789,167 | 869,398 | 939,055 |

G.—ETAT indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et de Welland jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907 et 1909.

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 70 | 70 | 24 | 49 | 196 | 22 | 80 | 115 | 132 | ..... | 556 | ..... |
| Soufre | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 20 | 23 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ciment et chaux hydraulique | 837 | 996 | 997 | 1,931 | 2,916 | 178 | 3,924 | 39 | 181 | 88 | 13 | 400 |
| Argile, chaux et sable | 4 | 144 | 8 | 4 | 2 | 1 | 181 | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... |
| Coton, brut | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Poisson | 10 | 9 | 10 | 8 | 8 | ..... | 8 | 4 | ..... | ..... | 39 | ..... |
| Gypse | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fer, chemin de | ..... | ..... | ..... | 74 | 748 | 11,735 | 39,641 | 283 | 126 | 7,289 | 4,119 | ..... |
| " en gueuse | 6 | ..... | ..... | 3 | ..... | 558 | 273 | ..... | 312 | 680 | 7,655 | 7,231 |
| " tout autre | 559 | 699 | 1,318 | 1,428 | 4,950 | 2,904 | 5,845 | 3,782 | 3,633 | 8,235 | 6,987 | ..... |
| Sel | 25 | 35 | ..... | 48 | 75 | 4 | 87 | 99 | 150 | 17 | ..... | ..... |
| Acier | ..... | 19 | 18 | ..... | 3 | 11 | 332 | 58 | 192 | 111 | 2,561 | 35,153 |
| Pierre pour la taille | 62 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fleur de farine | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | ..... | ..... | ..... | 18 | ..... | ..... | ..... |
| Foin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30 | 255 |
| Farines | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | 25 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Avoine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pommes de terres | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Graines de toutes sortes | 121 | 56 | 121 | 218 | 302 | 58 | 325 | 164 | 35 | 17 | ..... | ..... |
| Tabac, brut | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | 4 | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 127 | ..... | ..... | ..... |
| Peaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Chevaux | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Saindoux et huile de saindoux | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 11 | ..... | ..... | 28 | 20 | 1 | ..... |
| Viandes, autres que le porc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 25 | ..... | ..... | 15 | ..... |
| Porc | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tous autres articles non énumérés | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe 3 | 1,698 | 2,031 | 2,500 | 3,764 | 9,222 | 15,520 | 50,768 | 4,647 | 4,934 | 16,457 | 22,076 | 43,039 |
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... |
| Cendre, potasse et perlasse | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Faïence et poterie | 4 | 33 | 3 | 5 | ..... | ..... | 32 | 291 | 155 | 294 | 456 | ..... |
| Bois de teinture, etc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 2 | ..... |

G —ETAT indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et de Welland, jusqu'au lac Erié, etc.—*Suite.*

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 4*—Suite. | | | | | | | | | | | | |
| Meubles | 2 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | 5 | 2 | 1 | 35 | ..... |
| Verre, toutes sortes | 799 | 150 | 299 | 456 | 612 | 1,384 | 1,207 | 1,671 | 1,641 | 2,519 | 3,534 | ..... |
| Manille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 | 93 | 37 | 15 | ..... |
| Marbre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | ..... | ..... |
| Mélasse | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 6 | ..... | 1 | ..... | 50 | ..... |
| Clous | 129 | 229 | 518 | 30 | 675 | 1,292 | 2,878 | 2,009 | 3,061 | 4,011 | 3,331 | ..... |
| Huile, en barils | 12 | 15 | 21 | 74 | 83 | 14 | 16 | 1,418 | 120 | 148 | 155 | 1 |
| Peinture | 20 | 35 | 2 | 12 | 69 | 97 | 158 | 202 | 367 | 412 | 295 | ..... |
| Poix et goudron | 20 | 37 | 6 | 21 | 27 | 27 | 58 | 199 | 5 | 239 | ..... | ..... |
| Chiffons | ..... | ..... | 14 | ..... | ..... | 1 | 29 | ..... | 15 | ..... | 50 | ..... |
| Résine | ..... | ..... | 15 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 25 | ..... |
| Cendre de soude | 249 | 88 | 108 | 63 | 169 | 201 | 264 | 387 | 28 | 310 | 37 | ..... |
| Pierre taillée | 25 | 31 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... |
| Sucre | 311 | 566 | 1,596 | 430 | 810 | 1,314 | 204 | 52 | 1,168 | 1,153 | 6,046 | 40 |
| Ferblanc | 359 | 237 | 159 | 117 | 338 | 506 | 209 | 362 | 928 | 1,365 | 1,173 | ..... |
| Térébenthine | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... |
| Blanc de plomb | 5 | ..... | 1 | 4 | 11 | 37 | 80 | 82 | 80 | 304 | 283 | ..... |
| Blanc de ceruse | 104 | 93 | 89 | 39 | 49 | 61 | 22 | 33 | 158 | 93 | 18 | ..... |
| Whiskey, bière, etc. | 93 | 98 | 178 | 295 | 131 | 182 | 452 | 432 | 384 | 483 | 1,040 | 220 |
| Marchandises non énumérées | 711 | 793 | 482 | 744 | 1,516 | 1,049 | 3,674 | 6,200 | 15,360 | 11,707 | 16,498 | 21,359 |
| Total, classe 4 | 2,844 | 2,405 | 3,491 | 2,447 | 4,492 | 6,169 | 9,294 | 13,379 | 23,566 | 23,116 | 33,049 | 21,620 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54,906 | ..... | ..... |
| Bois de chauffage; sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,600 | 40,026 | 40,425 | 43,982 | 2,307 | 2,337 | ..... |
| Bois à pâte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 101,989 | 122,867 |
| Bois de service, scié, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,984 |
| Traverses de chemins de fer, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 611 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Articles en bois | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... |
| Total, classe 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,600 | 40,637 | 40,425 | 43,982 | 57,218 | 104,326 | 126,851 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | |
| Houille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,200 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de fer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,861 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe spéciale | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13,061 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grand total | 4,542 | 4,436 | 5,991 | 6,211 | 13,714 | 25,289 | 100,699 | 71,512 | 72,482 | 96,791 | 159,451 | 191,510 |

H—ÉTAT indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1897 jusqu'à 1909, inclusivement.

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 845 | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | 300 | | 18 | | | | | | | | | |
| Poisson | | | | | | | | | | | 20 | | |
| Fer, ch. de fer | 965 | 770 | | | | | | | | | | | |
| " tout autre | | 324 | 1,008 | 714 | | 30 | | | 1 | 27 | 30 | | |
| Sel | | | 549 | | 105 | | | | | | | | |
| Acier | | 2,951 | 13,522 | 3,110 | | | | | | 2 | 509 | 9,086 | |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | 14,173 | 6,909 | 2,424 | 2,402 | 7,119 | 7,418 | 11,433 | 16,621 | 9,197 | 9,266 | 2,812 | 7,148 | 4,224 |
| Maïs | 169,057 | 150,667 | 81,777 | 60,545 | 55,531 | 66,111 | 108,917 | 60,964 | 93,622 | 135,240 | 124,474 | 99,830 | 100,967 |
| Fleur de farine | 7,237 | 4,212 | 6,118 | 7,966 | 17,168 | 13,785 | 6,082 | 8,556 | 24,054 | 15,215 | 18,898 | 17,694 | |
| Foin pressé | 301 | | | | | | | | 200 | | | | |
| Farines de toutes sortes | 1,644 | 22,626 | 18,198 | 14,244 | 14,016 | 12,675 | 13,546 | 13,076 | 9,606 | 10,668 | 21,976 | 21,353 | |
| Marbre | | | | | | | | | 87 | | | | |
| Clous | | | | | | | | | 1 | | | | |
| Tourteaux oléagineux | | | | 2,705 | 1,302 | 110 | 740 | 16,497 | 228 | | 114 | | |
| Avoine | 14,969 | 12,729 | 19,526 | 39,706 | 26,344 | 10,006 | 6,112 | 3 | 10,892 | 11,323 | 4,741 | 2,070 | |
| Pois | | 45 | | 4 | | | 22 | | 76 | 11 | 25 | 40 | 63 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | | 1,197 | 923 | 2,149 | | | 4,174 | | | | 2 | 2 | |
| Graine de lin | | | 200 | | | | 1,594 | | | 756 | | | 15,452 |
| Graines de toutes sortes | 299 | 44 | 11 | | | 10 | 27 | | 43 | 3 | 17 | | |
| Tabac | | | | | 23 | | | | | | | | |
| Blé | 28,919 | 11,268 | 12,926 | 18,771 | 23,557 | 32,639 | 15,436 | 14,269 | 15,483 | 13,410 | 21,892 | 24,651 | 17,940 |
| Produits agricoles, légumes | | | | 6 | 10 | | 1 | | | 1 | 7 | | 22,620 |
| Peaux vertes et salées, etc | 23 | | | | | | | | | | | 21 | 315 |
| Chevaux | 3 | 2 | | 4 | | | 2 | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux, etc | 1,444 | 3,671 | 864 | 1,588 | 1,680 | 2,413 | | | | 22 | 86 | | |
| Viandes autres que le porc | | | | | | | | | | | | | |
| Porc | 243 | 1,271 | 343 | 17 | 970 | 632 | 152 | 379 | 273 | 268 | 429 | | |
| Moutons | | | | | | | | | | | | 190 | |
| Suif | | 359 | 201 | 631 | 119 | | | | | | | | |
| Laine | 197 | 89 | 130 | | 3 | 752 | 482 | 134 | 21 | 89 | 30 | | 157 |
| Total, classe 3 | 28[illegible],319 | 219,434 | 158,720 | 4 | 147,947 | 146.581 | 168,720 | 130,499 | 163,784 | 196,301 | 196,062 | 182,085 | 161,738 |
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | | | | 399 | | 396 | 552 | 494 | | 2 | 254 |
| Poterie et faïence | | | | | | | | | | | 5 | | |
| Meubles | | 2 | 7 | | 3 | 17 | | | | 1 | | | |

H—ÉTAT indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1897 jusqu'à 1909 inclusivement.—*Fin.*

| Articles. | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 4*—Suite. | | | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | 4 | | | | | | | | |
| Mélasses | | | 8 | 57 | | | | | | | | | |
| Clous | | | 11 | | | | | | | | 3 | | |
| Huile, en barils | 198 | 119 | 367 | 17 | 22 | 1,594 | 2,000 | 1 | | | 8 | 15 | |
| Peinture | | 3 | 2 | 36 | | | | 17 | 42 | 1 | 1 | 1 | |
| Chiffons | | | 1 | | | | 4 | | 4 | | | | |
| Cendre de soudre | | | | | | | | | | | | | |
| Pierre de taille | | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | 31 | | | 154 | 448 | 280 | | 53 | 53 | 840 | 26,075 | | 1,196 |
| Blanc de plomb | | | | | | | | | 7 | | 4 | | |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | | 21 | | |
| Whisky, bière et tous autres spiritueux | | 34 | 168 | 1 | 1 | | 3 | | | | 30 | | |
| Marchandises | 3,591 | 3,828 | 6,219 | 7,889 | 3,327 | 1,928 | 2,010 | 1,554 | 2,008 | 2,324 | 41,621 | 1,857 | 5,866 |
| Total, classe 4 | 3,820 | 3,986 | 6,783 | 8,164 | 3,805 | 4,218 | 4,017 | 2,021 | 2,666 | 3,660 | 67,768 | 1,875 | 7,316 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils vides | | | | 5 | 282 | | | | 3 | 2 | 1 | | |
| Bois de chauffage sur navire | | | | | | 4 | | 717 | 2,700 | 3,609 | 1,980 | 3,509 | |
| Bois de service, scié, sur navires | 68,280 | 52,844 | 57,695 | 55,128 | 38,085 | 72,806 | 48,337 | 30,194 | 15,726 | 27,701 | 14,314 | 21,571 | 24,327 |
| Mâts et espars, sur navires | 403 | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | 154 | | | | | |
| Traverses de chemins de fer, sur navires | | | | | | | | 652 | 2,248 | | 2,151 | 478 | |
| Bardeaux | | | | | | | | | 62 | 53 | 70 | | |
| Poteaux | | | | | | | | | 12 | | | | |
| Douves, barils de sel | | | | | | | | | | 1,500 | | | |
| Bois équarri, sur navires | 1,040 | | | | | | | | | | | | 125 |
| Articles en bois, etc. | 1 | | | | | | | | | | | | 2,932 |
| Total, classe 5. | 69,724 | 52,844 | 57,695 | 55,133 | 38,367 | 72,810 | 48,337 | 31,717 | 20,751 | 32,865 | 18,516 | 25,558 | 27,384 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | | 759 | 2,293 | 992 | 357 | 501 | | 1,100 | 3,346 | 4,400 | 110,347 | | 400 |
| Pierre, impropre à la taille | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe | | | | | | | | | | | 2,734 | | |
| Minerais | | | | | | | | | | | 1,316 | | |
| Total, classe spéciale | | 759 | 2,293 | 992 | 357 | 501 | | 1,100 | 3,346 | 4,400 | 114,397 | | 400 |
| Grand total | 353,863 | 277,023 | 225,491 | 218,969 | 190,476 | 224,110 | 221,074 | 165,337 | 190,547 | 237,226 | 396,743 | 209,518 | 196,838 |

L—ETAT de la quantité de grain transbordé aux ports suivants pour la saison de 1909

| Ports. | Blé. | Avoine. | Orge. | Maïs. | Autres grains. | Total. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Tonnes. |
| Kingston | 7,998,834 | 1,015,470 | 569,708 | 251,035 | 190,868 | 10,025,733 | 282,696 |
| Prescott | 70,800 | 82,118 | ..... | ..... | 26,200 | 179,118 | 4,175 |
| Ogdensburg | ..... | ..... | ..... | 68,143 | ..... | 68,143 | 1,908 |
| Boisseaux, total | 8,069,634 | 1,097,588 | 569,708 | 319,178 | 216,886 | 10,272,994 | ..... |
| Tonnes, total | 242,089 | 18,658 | 13,673 | 8,937 | 5,422 | ..... | 288,779 |

M—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland durant les années de 1885 à 1909 inclusivement, comme suit :—

| Années. | De ports canadiens à des ports canadiens. | De ports canadiens à des ports canadiens | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Moutée. | Descente. | |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1885 | ..... | ..... | 193,442 | 4,974 | 10,321 | 31,350 | 240,087 |
| 1886 | ..... | ..... | 184,564 | 5,400 | 22,187 | 49,724 | 261,875 |
| 1887 | ..... | ..... | 81,617 | 1,163 | 26,775 | 25,968 | 135,523 |
| 1888 | ..... | ..... | 172,381 | 878 | 17,365 | 27,183 | 217,807 |
| 1889 | ..... | ..... | 226,352 | 1,124 | 12,036 | 25,931 | 265,443 |
| 1890 | 80 | ..... | 116,616 | 615 | 17,280 | 22,781 | 202,372 |
| 1891 | ..... | ..... | 185,190 | 1,382 | 17,374 | 20,698 | 224,644 |
| 1892 | ..... | ..... | 183,244 | 651 | 12,391 | 15,330 | 211,616 |
| 1893 | ..... | ..... | 204,704 | 2,123 | 8,325 | 17,944 | 233,096 |
| 1894 | ..... | ..... | 187,794 | 727 | 1,269 | 13,947 | 203,737 |
| 1895 | 4 | ..... | 148,887 | 603 | 1,565 | 7,807 | 158,866 |
| 1896 | 20 | 210 | 206,093 | 1,255 | 4,127 | 11,740 | 223,445 |
| 1897 | ..... | 4 | 165,143 | ..... | 1,277 | 9,799 | 176,223 |
| 1898 | ..... | ..... | 156,055 | 759 | 986 | 4,536 | 162,336 |
| 1899 | ..... | ..... | 86,638 | 2,293 | 525 | 8,276 | 97,732 |
| 1900 | 8 | ..... | 45,032 | 992 | ..... | 1,360 | 47,392 |
| 1901 | ..... | ..... | 46,345 | 357 | 456 | 2,322 | 49,480 |
| 1902 | ..... | ..... | 12,410 | 501 | 65 | 51,037 | 64,013 |
| 1903 | 3 | ..... | 113,076 | ..... | 4,796 | 30,009 | 147,884 |
| 1904 | 2,919 | ..... | 62,782 | 1,100 | 3,711 | 32,813 | 103,325 |
| 1905 | ..... | ..... | 70,118 | 3,346 | 11,436 | 37,742 | 172,642 |
| 1906 | 60 | ..... | 29,123 | 4,400 | 7,161 | 106,843 | 147,587 |
| 1907 | 2,857 | ..... | 110,347 | ..... | 10,453 | 143,555 | 267,212 |
| 1908 | 4,401 | ..... | 158,351 | ..... | 5,988 | 148,181 | 316,921 |
| 1909 | ..... | ..... | 130,731 | 400 | 11,067 | 235,483 | 377,681 |

N—ETAT indiquant la quantité de houille passée par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1909 inclusivement.

| Années. | Quantité à la montée. | Quantité descendue à Montréal. | Quantité totale, montée et descendue |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1885 | 5,035 | 122,829 | 127,864 |
| 1886 | 3,301 | 118,802 | 122,103 |
| 1887 | 7,579 | 121,618 | 129,197 |
| 1888 | 8,341 | 123,050 | 131,391 |
| 1889 | 5,360 | 124,290 | 129,650 |
| 1890 | 6,538 | 135,168 | 141,706 |
| 1891 | 7,951 | 141,701 | 149,652 |
| 1892 | 7,543 | 157,134 | 164,677 |
| 1893 | 2,285 | 147,139 | 149,424 |
| 1894 | 16,213 | 169,552 | 185,765 |
| 1895 | ..... | 165,151 | 165,151 |
| 1896 | 689 | 161,551 | 162,240 |
| 1897 | 40 | 164,963 | 165,003 |
| 1898 | 400 | 175,609 | 176,009 |
| 1899 | 448 | 201,546 | 201,994 |
| 1900 | 10 | 280,169 | 280,179 |
| 1901 | 2,765 | 298,245 | 301,010 |
| 1902 | 9,231 | 95,702 | 104,933 |
| 1903 | 30 | 290,548 | 290,578 |
| 1904 | 9,670 | 320,973 | 330,643 |
| 1905 | 8,518 | 345,589 | 354,107 |
| 1906 | 6,989 | 313,080 | 320,069 |
| 1907 | 1,281 | 406,978 | 408,259 |
| 1908 | 23,939 | 448,140 | 472,079 |
| 1909 | 13,543 | 469,695 | 483,238 |

O —Etat indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.

RÉCAPITULATION.

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1898. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 3,960 | 1,417 | 6,909 |
| Maïs | 310,498 | 13,338 | 116,317 |
| Avoine | 3.975 | 625 | 12,729 |
| Pois | 260 | ..... | 45 |
| Seigle | 16,133 | 39 | ..... |
| Blé | 184,706 | 15,860 | 8,612 |
| Total grain | †519,532 | 31,279 | 144,612 |
| Autres articles | 19,773 | 79,614 | 114,259 |
| Total | 539,305 | 110,893 | 258,871 |
| 1899. | | | |
| Orge | 568 | ..... | 1,828 |
| Maïs | 150,999 | 16,594 | 43,854 |
| Avoine | 10,250 | 1 | 13,139 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 923 | ..... | ..... |
| Blé | 169,978 | 24,602 | 9,190 |
| Total grain | ‡ 332,736 | 40,197 | 68,011 |
| Autres articles | 21,739 | 68,671 | 104,727 |
| Total | 354,485 | 108,958 | 172,732 |
| 1900. | | | |
| Orge | 1,288 | 563 | 1,598 |
| Maïs | 109,358 | 9,844 | 44,406 |
| Avoine | 8,925 | 348 | 30,840 |
| Pois | 115 | ..... | 4 |
| Seigle | 3,078 | 160 | 300 |
| Blé | 121,896 | 6,610 | 7,541 |
| Total grain | **244,661 | 17,525 | 84,589 |
| Autres articles | 43,670 | 95,680 | 93,287 |
| Total | 288,231 | 113,205 | 177,876 |
| 1901. | | | |
| Orge | ..... | ..... | ..... |
| Maïs | 14,319 | 4,828 | 49,609 |
| Avoine | 1,584 | 853 | 25,704 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 2,961 | ..... | ..... |
| Blé | 132,702 | 8,051 | 9,057 |
| Total grain | †151,566 | 13,732 | 83,370 |
| Autres articles | 32,854 | 128,614 | 91,799 |
| Total | 184,420 | 142,346 | 175,169 |

O—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1902. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | ..... | ..... | 7,418 |
| Maïs | 1,719 | 10,335 | 55,583 |
| Avoine | 1,412 | ..... | 9,764 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 4,079 | ..... | ..... |
| Blé | 200,975 | 12,452 | 8,389 |
| Total grain | ‡208,215 | 22,787 | 81,165 |
| Autres articles | 42,260 | 32,946 | 179,914 |
| Total | 250,475 | 55,733 | 261,078 |
| 1903. | | | |
| Orge | 2,206 | 1,017 | 11,433 |
| Maïs | 116,223 | 13,846 | 80,689 |
| Avoine | 2,438 | ..... | 5,315 |
| Pois | 63 | ..... | 22 |
| Seigle | 4,200 | ..... | 644 |
| Blé | 226,746 | 14,199 | 13,725 |
| Total grain | §351,936 | 29,062 | 111,828 |
| Autres articles | 38,850 | 82,298 | 101,621 |
| Total | 390,786 | 111,360 | 213,449 |
| 1904. | | | |
| Orge | 9,697 | 853 | 16,621 |
| Maïs | 55,021 | 3,950 | 57,473 |
| Avoine | ..... | ..... | 16,497 |
| Pois | ..... | ..... | 3 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... |
| Blé | *133,528 | 18,908 | 11,929 |
| Total grain | 198,246 | 23,711 | 102,523 |
| Autres articles | 77,031 | 80,092 | 138,475 |
| Total | 375,277 | 103,803 | 240,998 |
| 1905. | | | |
| Orge | 43,607 | 2,628 | 9,197 |
| Maïs | 84,204 | 3,095 | 93,622 |
| Avoine | 21,404 | 3,776 | 16,892 |
| Pois | ..... | ..... | 76 |
| Seigle | 1,711 | ..... | ..... |
| Blé | 190,505 | 32,562 | 15,483 |
| Total grain | **341,431 | 42,061 | 129,270 |
| Autres articles | 107,273 | 123,225 | 104,747 |
| Total | 448,704 | 165,286 | 234,017 |

O—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1906. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 21,196 | 984 | 9,266 |
| Maïs | 55,559 | 15,688 | 140,558 |
| Avoine | 37,164 | 819 | 11,323 |
| Pois | ..... | 11 | ..... |
| Seigle | 1,405 | 6 | ..... |
| Blé | ***289,611 | 15,843 | 14,972 |
| Total grain | 404,935 | 33,351 | 176,119 |
| Autres articles | 118,224 | 176,277 | 59,884 |
| Total | 523,159 | 209,628 | 236,003 |
| 1907. | | | |
| Orge | 9,936 | 492 | 2,812 |
| Maïs | 106,299 | 31,901 | 133,493 |
| Avoine | 67,063 | 1,565 | 4,741 |
| Pois | ..... | ..... | 25 |
| Seigle | 2,266 | 2 | 2 |
| Blé | *450,009 | 8,072 | 22,222 |
| Total grain | 635,573 | 42,032 | 163,295 |
| Autres articles | 153,594 | 126,423 | 93,127 |
| Total | 789,167 | 168,455 | 256,422 |
| 1908. | | | |
| Orge | 24,318 | 3,546 | 3,308 |
| Maïs | 10,454 | 11,489 | 105,459 |
| Avoine | 28,081 | 3,272 | 2,070 |
| Pois | ..... | ..... | 40 |
| Seigle | 6,662 | 3 | 2 |
| Blé | †686,626 | 19,832 | 24,293 |
| Total grain | 756,141 | 38,142 | 135,172 |
| Autres articles | 108,785 | 162,378 | 91,875 |
| Total | 864,926 | 200,520 | 227,047 |
| 1909. | | | |
| Orge | 19,143 | ..... | 4,008 |
| Maïs | 17,137 | 22,798 | 100,967 |
| Avoine | 65,624 | 2,872 | 6,639 |
| Pois | 30 | ..... | 33 |
| Seigle | 33 | ..... | ..... |
| Blé | 550,775 | 14,568 | 17,940 |
| Total grain | 652,742 | 40,238 | 129,587 |
| Autres articles | 272,263 | 113,970 | 126,223 |
| Total | 925,005 | 154,208 | 255,810 |

TABLEAU 1.—Etat comparatif du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1908 et 1909.

| Canaux. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| **1908.** | | | | | | | | | | | | | |
| Saut Sainte-Marie... | 378,198 | 1,486,689 | 17,940 | 230,333 | 1,464,421 | 8,008,121 | 955,288 | 218,226 | 2,815,847 | 9,943,369 | 12,759,216 | 2,092,231 | 10,666,985 |
| Welland ..... | 128,077 | 571,961 | 35,370 | 15,278 | 239,136 | 209,518 | 8,377 | 495,736 | 410,360 | 1,292,493 | 1,703,453 | 776,245 | 927,208 |
| Saint-Laurent... .... | 434,906 | 839,881 | 140,162 | 198 | 753 | 1,227 | 8,635 | 583,340 | 584,456 | 1,424,646 | 2,009,102 | 1,261,651 | 747,451 |
| Chambly.. ..... | 4,160 | 10,730 | 364,774 | ..... | ..... | ..... | ..... | 123,612 | 368,934 | 134,342 | 503,276 | 379,674 | 123,602 |
| Saint-Pierre..... | 22,420 | 49,595 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,420 | 49,595 | 72,015 | 72,015 | ..... |
| Murray..... | 6,717 | 5,380 | 492 | 6 | ..... | ..... | ..... | 13,306 | 7,209 | 18,692 | 25,901 | 12,595 | 13,306 |
| Ottawa..... | 2,358 | 226,623 | ..... | 28,855 | ..... | ..... | ..... | 691 | 2,358 | 256,169 | 258,527 | 258,527 | ..... |
| Rideau..... | 39,570 | 31,713 | 1,998 | 4,051 | ..... | ..... | ..... | 12,308 | 41,568 | 48,072 | 89,640 | 77,519 | 12,121 |
| Trent..... ... .... | 11,840 | 69,850 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11,840 | 69,850 | 81,690 | 81,690 | ..... |
| Grand total ..... | 1.028,246 | 3,292,422 | 560,736 | 278,721 | 1,704,310 | 8,218,866 | 972,300 | 1,447,219 | 4,265,592 | 13,237,228 | 17,502,820 | 5.012,147 | 12,490,673 |
| **1909.** | | | | | | | | | | | | | |
| Saut Sainte-Marie... | 641,601 | 1,567,940 | 46,041 | 512,293 | 1,736,801 | 22,188,388 | 1,000,300 | 167,881 | 3,424,743 | 24,436,502 | 27,861,245 | 3,366,495 | 24,494,750 |
| Welland . ..... | 217,737 | 618,718 | 164.304 | 16,469 | 248,581 | 196,838 | 11,467 | 551,837 | 642,089 | 1,383,862 | 2,025.951 | 1,050,241 | 975,710 |
| Saint-Laurent. ..... | 533,568 | 932,104 | 242,954 | 36,547 | 140 | ..... | 3,759 | 661,557 | 780,421 | 1,630,208 | 2,410,629 | 1,710,797 | 699,832 |
| Chambly..... | 5,480 | 11,475 | 606,466 | ..... | ..... | ..... | ..... | 128,696 | 611,946 | 140,171 | 752,117 | 623,421 | 128,696 |
| Saint-Pierre..... | 27,169 | 52.052 | ..... | ..... | ..... | ..... | 629 | ..... | 27,798 | 52,052 | 79,850 | 79,150 | 700 |
| Murray..... | 72,034 | 7,244 | 406 | ..... | ..... | ..... | 672 | 21,935 | 73,112 | 29,179 | 102,291 | 79,254 | 23,037 |
| Ottawa.. ..... | 49,131 | 240,150 | 150 | 42,333 | ..... | ..... | 5,175 | ..... | 54,456 | 282,483 | 336,939 | 331,104 | 5,835 |
| Rideau ..... | 44,120 | 33,033 | 394 | 252 | ..... | ..... | 1,827 | 12,148 | 46,341 | 45,433 | 91,774 | 77,643 | 14,131 |
| Trent..... | 17,819 | 42.133 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17,819 | 42,133 | 59,952 | 59.952 | ..... |
| Grand total..... | 1,608,659 | 3,504,849 | 1,060,715 | 607,894 | 1,985,522 | 22,385,226 | 1,023,829 | 1,544,054 | 5,678,725 | 28,042,023 | 33,720,748 | 7,378,057 | 26,342,691 |

TABLEAU 2.—État indiquant les nombre, tonnage et nationalité des navires qui ont passé par les différents canaux pendant la saison de navigation en 1909.

| Navires. | Nombre Total. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| NAVIRES CANADIENS. | | | | | | | | | | | | |
| *Vapeurs et voiliers.* | | | | | | | | | | | | |
| Saut Ste-Marie | 2,597 | 1,096,320 | 1,012,874 | 98,486 | 213,062 | 81,423 | 111,236 | 252,281 | 123,254 | 1,528,510 | 1,460,426 | 2,988,936 |
| Welland | 1,724 | 435,367 | 380,371 | 152,354 | 1,452 | 1,168 | ..... | 4,648 | 210,614 | 593 537 | 592,437 | 1,185,974 |
| St-Laurent | 8,135 | 1,230,168 | 1,072,416 | 21,896 | ..... | ..... | ..... | ..... | 152,497 | 1,252,064 | 1,224,913 | 2,476,977 |
| Chambly | 670 | 32,721 | 34,194 | 16,075 | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,545 | 48,796 | 48,739 | 97,535 |
| Ottawa | 1,935 | 181,226 | 179,934 | 157 | 3,399 | ..... | ..... | 766 | 502 | 182,149 | 183,835 | 365,984 |
| Rideau | 2,202 | 73,919 | 72,876 | 3,067 | 76 | ..... | ..... | 70 | 4,259 | 77,056 | 77,211 | 154,267 |
| Saint-Pierre | 1,428 | 50,694 | 51,729 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50,694 | 51,729 | 102,423 |
| Vallée de la Trent | 3,730 | 85,722 | 88,206 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85,722 | 88,206 | 173,928 |
| Murray | 886 | 149,050 | 99,803 | 8,285 | ..... | ..... | ..... | 180 | 8,236 | 157,515 | 108,039 | 265,554 |
| Total des navires canadiens | 22,507 | 3,335,187 | 2,992,403 | 300,320 | 217,989 | 82,591 | 111,236 | 257,945 | 513,907 | 3,976,043 | 3,835,535 | 7,811,578 |
| NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | | | | | | | | | |
| Saut-Ste-Marie | 3,734 | 144,118 | 83,507 | 55,615 | 180,573 | 3,902,156 | 10,228,683 | 197,837 | 58,249 | 4,299,726 | 10,551,012 | 14.850,738 |
| Welland | 709 | 859 | 1,139 | 61,457 | 6,902 | 267,395 | 200,005 | 4,911 | 135,216 | 334,622 | 343,262 | 677,884 |
| St-Laurent | 1,136 | 115,486 | 20,956 | 120,844 | 40 | 8,789 | 906 | 93 | 222,118 | 245,212 | 244,020 | 489,232 |
| Chambly | 4,055 | ..... | 1,876 | 203,865 | ..... | ..... | ..... | ..... | 205,278 | 203,865 | 207,154 | 411,019 |
| Ottawa | 246 | 2,649 | ..... | ..... | 12,581 | ..... | ..... | 9,389 | ..... | 12,038 | 12,581 | 24,619 |
| Rideau | 34 | 198 | 1,022 | 10 | 99 | ..... | ..... | 712 | 13 | 920 | 1,134 | 2,054 |
| Saint-Pierre | 11 | 293 | 628 | ..... | ..... | ..... | ..... | 282 | ..... | 575 | 628 | 1,203 |
| Vallée de la Trent | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Murray | 71 | 289 | 279 | 385 | 7 | 38 | 20 | 526 | 1,029 | 1,238 | 1,335 | 2,573 |
| Total des navires américains | 9,996 | 263,892 | 109,407 | 442,176 | 200,202 | 4,178,378 | 10,429,614 | 213,750 | 621,903 | 5,098,196 | 11,361,126 | 16,459,322 |
| Gr. Total des navires can. et am. | 32,503 | 3,599,079 | 3,101,810 | 742,496 | 418,191 | 4,260,969 | 10,540,850 | 471,695 | 1,135,810 | 9,074,239 | 15,196,661 | 24,270,900 |

TABLEAU 3.—ÉTAT indiquant les nombre, tonnage et nationalité des navires passés

| Navires. | Nombre Total de voyages. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. |
| CANAL DU SAUT-STE-MARIE. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,531 | 1,082,810 | 993,102 | 98,486 | 209,156 |
| " " à voiles | 66 | 13,510 | 19,772 | ..... | 3,906 |
| Total des navires canadiens | 2,597 | 1,096,320 | 1,012,874 | 98,486 | 213,062 |
| Navires américains à vapeur | 3,679 | 136,221 | 83,127 | 55,615 | 176,566 |
| " " à voile | 55 | 7,897 | 380 | ..... | 4,007 |
| Total des navires américains | 3,734 | 144,118 | 83,507 | 55,615 | 180,573 |
| Grand total, canal du Saut-Ste-Marie | 6,331 | 1,240,438 | 1,096,381 | 154,101 | 393,635 |
| CANAL WELLAND. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,150 | 375,866 | 325,428 | 114,631 | 1,452 |
| " " à voiles | 574 | 59,501 | 54,943 | 37,723 | ..... |
| Total des navires canadiens | 1,724 | 435,367 | 380,371 | 152,354 | 1,452 |
| Navires américains à vapeur | 652 | ..... | 1,079 | 48,401 | 4,653 |
| " " à voiles | 57 | 859 | 60 | 13,056 | 2,249 |
| Total des navires américains | 709 | 859 | 1,139 | 61,457 | 6,902 |
| Grand total, canal Welland | 2,433 | 436,226 | 381,510 | 213,811 | 8,354 |
| CANAUX DU SAINT-LAURENT. | | | | | |
| Navires canadiens à vapeur | 4,046 | 723,100 | 603,171 | 14,281 | ..... |
| " " à voiles | 4,089 | 507,068 | 469,245 | 7,615 | ..... |
| Total des navires canadiens | 8,135 | 1,230,168 | 1,072,416 | 21,896 | ..... |
| Navires américains à vapeur | 634 | 75,339 | 2,922 | 87,618 | 40 |
| " " à voiles | 502 | 40,147 | 18,034 | 33,226 | ..... |
| Total des navires américains | 1,136 | 115,486 | 20,956 | 120,844 | 40 |
| Grand total, canaux du St-Laurent | 9,271 | 1,345,654 | 1,093,372 | 142,740 | 40 |
| CANAL CHAMBLY. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 278 | 28,511 | 28,536 | 135 | ..... |
| " " à voiles | 392 | 4,210 | 5,658 | 15,940 | ..... |
| Total des navires canadiens | 670 | 32,721 | 34,194 | 16,075 | ..... |
| Navires américains à vapeur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | 4,055 | ..... | 1,876 | 203,865 | ..... |
| Total des navires américains | 4,055 | ..... | 1,876 | 203,865 | ..... |
| Grand total, canal Chambly | 4,725 | 32,721 | 36,070 | 219,940 | ..... |
| CANAUX DE L'OTTAWA. | | | | | |
| Navires canadiens à vapeur | 901 | 83,684 | 86,759 | 157 | 1,007 |
| " " à voiles | 1,034 | 97,542 | 93,175 | ..... | 2,392 |
| Total des navires canadiens | 1,935 | 181,226 | 179,934 | 157 | 3,399 |

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1909.

| De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| 81,423 | 109,466 | 252,281 | 123,254 | 1,515,000 | 1,434,978 | 2,949,978 |
| ..... | 1,770 | ..... | ..... | 13,510 | 25,448 | 38,958 |
| 81,423 | 111,236 | 252,281 | 123,254 | 1,528,510 | 1,460,426 | 2,988,936 |
| 3,870,252 | 10,169,548 | 195,591 | 58,249 | 4,257,679 | 10,487,490 | 14,745,169 |
| 31,904 | 59,135 | 2,246 | ..... | 42,047 | 63,522 | 105,569 |
| 3,902,156 | 10,228,683 | 197,837 | 58,249 | 4,299,726 | 10,551,012 | 14,850,738 |
| 3,983,579 | 10,339,919 | 450,118 | 181,503 | 5,828,236 | 12,011,438 | 17,839,674 |
| 977 | ..... | 4,460 | 166,827 | 495,934 | 493,707 | 989,641 |
| 191 | ..... | 188 | 43,787 | 97,603 | 98,730 | 196,333 |
| 1,168 | ..... | 4,648 | 210,614 | 593,537 | 592,437 | 1,185,974 |
| 263,284 | 198,355 | 3,147 | 121,513 | 314,832 | 325,600 | 640,432 |
| 4,111 | 1,650 | 1,764 | 13,703 | 19,790 | 17,662 | 37,452 |
| 267,395 | 200,005 | 4,911 | 135,216 | 334,622 | 343,262 | 677,884 |
| 268,563 | 200,005 | 9,559 | 345,830 | 928,159 | 935,699 | 1,863,858 |
| ..... | ..... | ..... | 114,329 | 737,381 | 717,500 | 1,454,881 |
| ..... | ..... | ..... | 38,168 | 514,683 | 507,413 | 1,022,096 |
| ..... | ..... | ..... | 152,497 | 1,252,064 | 1,224,913 | 2,476,977 |
| 8,660 | 111 | 93 | 162,842 | 171,710 | 165,915 | 337,625 |
| 129 | 795 | ..... | 59,276 | 73,502 | 78,105 | 151,607 |
| 8,789 | 906 | 93 | 222,118 | 245,212 | 244,020 | 489,232 |
| 8,789 | 906 | 93 | 374,615 | 1,497,276 | 1,468,933 | 2,966,209 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 28,646 | 28,536 | 57,182 |
| ..... | ..... | ..... | 14,545 | 20,150 | 20,203 | 40 353 |
| ..... | ..... | ..... | 14,545 | 48,796 | 48,739 | 97,535 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 205,278 | 203,865 | 207,154 | 411,019 |
| ..... | ..... | ..... | 205,278 | 203,865 | 207,154 | 411,019 |
| ..... | ..... | ..... | 219,823 | 252,661 | 255,893 | 508,554 |
| ..... | ..... | 294 | 98 | 84,135 | 87,864 | 171,999 |
| ..... | ..... | 472 | 404 | 98,014 | 95,971 | 193,985 |
| ..... | ..... | 766 | 502 | 182,149 | 183,835 | 365,984 |

TABLEAU 3.—ETAT indiquant les nombre, tonnage et nationalité des navires passés

| Navires. | Nombre total de voyages. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à d'autres ports américains. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. |
| CANAUX DE L'OTTAWA. | | | | | |
| Navires américains, à vapeur | 3 | 233 | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | 243 | 2,416 | ..... | ..... | 12,581 |
| Total des navires américains | 246 | 2,649 | ..... | ..... | 12,581 |
| Grand total, canaux de l'Ottawa | 2,181 | 183,875 | 179,934 | 157 | 15,980 |
| CANAL RIDEAU. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,775 | 57,222 | 57,419 | 3,067 | 76 |
| " " à voiles | 427 | 16,697 | 15,457 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 2,202 | 73,919 | 72,876 | 3,067 | 76 |
| Navires américains, à vapeur | 2 | ..... | 10 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 32 | 198 | 1,012 | 10 | 99 |
| Total des navires américains | 34 | 198 | 1,022 | 10 | 99 |
| Grand total, canal Rideau | 2,236 | 74,117 | 73,898 | 3,077 | 175 |
| CANAL SAINT-PIERRE. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 276 | 16,282 | 15,118 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 1,152 | 34,412 | 36,611 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 1,428 | 50,694 | 51,729 | ..... | ..... |
| Navires américains, à vapeur | 8 | 215 | 502 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 3 | 78 | 126 | ..... | ..... |
| Total des navires américains | 11 | 293 | 628 | ..... | ..... |
| Grand total, canal Saint-Pierre | 1,439 | 50,987 | 52,357 | ..... | ..... |
| CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,947 | 68,853 | 70,833 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 783 | 16,869 | 17,373 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 3,730 | 85,722 | 88,206 | ..... | ..... |
| Navires américains, à vapeur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total des navires américains | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grand total, canaux de la Vallée de la Trent. | 3,680 | 85,722 | 88,206 | ..... | ..... |
| CANAL MURRAY. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 652 | 137,796 | 88,847 | 3,347 | ..... |
| " " à voiles | 234 | 11,254 | 10,956 | 4,938 | ..... |
| Total des navires canadiens | 886 | 149,050 | 99,803 | 8,285 | ..... |
| Navires américains, à vapeur | 47 | 175 | 162 | 36 | ..... |
| " " à voiles | 24 | 114 | 117 | 349 | 7 |
| Total des navires américains | 71 | 289 | 279 | 385 | 7 |
| Grand total, canal Murray | 957 | 149,339 | 100,082 | 8,670 | 7 |

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1909—*Suite.*

| De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 233 | ..... | 233 |
| ..... | ..... | 9,389 | ..... | 11,805 | 12,581 | 24,386 |
| ..... | ..... | 9,389 | ..... | 12,038 | 12,581 | 24,619 |
| ..... | ..... | 10,155 | 502 | 194,187 | 196,416 | 390,603 |
| ..... | ..... | 70 | 4,259 | 60,359 | 61,754 | 122,113 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 16,697 | 15,457 | 32,154 |
| ..... | ..... | 70 | 4,259 | 77,056 | 77,211 | 154,267 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 13 | 13 |
| ..... | ..... | 712 | 10 | 920 | 1,121 | 2,041 |
| ..... | ..... | 712 | 13 | 920 | 1,134 | 2,054 |
| ..... | ..... | 782 | 4,272 | 77,976 | 78,345 | 156,321 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 16,282 | 15,118 | 31,400 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 34,412 | 36,611 | 71,023 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 50,694 | 51,729 | 102,423 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 215 | 502 | 717 |
| ..... | ..... | 282 | ..... | 360 | 126 | 486 |
| ..... | ..... | 282 | ..... | 575 | 628 | 1,203 |
| ..... | ..... | 282 | ..... | 51,269 | 52,357 | 103,626 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 68,853 | 70,833 | 139,686 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 16,869 | 17,373 | 34,242 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 85,722 | 88,206 | 173,928 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 85,722 | 88,206 | 173,928 |
| ..... | ..... | ..... | 3,354 | 141,143 | 92,201 | 233,344 |
| ..... | ..... | 180 | 4,882 | 16,372 | 15,838 | 32,210 |
| ..... | ..... | 180 | 8,236 | 157,515 | 108,039 | 265,554 |
| 38 | 20 | 464 | 951 | 713 | 1,133 | 1,846 |
| ..... | ..... | 62 | 78 | 525 | 202 | 727 |
| 38 | 20 | 526 | 1,029 | 1,238 | 1,335 | 2,573 |
| 38 | 20 | 706 | 9,265 | 158,753 | 109,374 | 268,127 |

TABLEAU 4.—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1908 et 1909.

| Articles. | 1908. | 1909. | Augmentation | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 1.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires canadiens, à vapeur | 5,201,093 | 6,150,224 | 949,131 | ..... |
| " à voiles | 1,579,696 | 1,661,354 | 81,658 | ..... |
| Navires américains, à vapeur | 7,881,570 | 15,726,035 | 7,844,465 | ..... |
| " à voiles | 639,569 | 733,287 | 93,718 | ..... |
| Total, classe n° 1 | 15,301,928 | 24,270,900 | 8,968,972 | ..... |
| *Classe n° 2.* | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 280,830 | 272,222 | ..... | 8,608 |
| *Classe n° 3.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 174,628 | 176,577 | 1,949 | ..... |
| Sarrasin | 858 | 6,789 | 5,931 | ..... |
| Maïs | 153,713 | 180,203 | 26,490 | ..... |
| Avoine | 225,659 | 432,769 | 207,110 | ..... |
| Seigle | 26,661 | 7,688 | ..... | 18,973 |
| Lin | 234,738 | 206,750 | ..... | 27,988 |
| Pois | 286 | 326 | 40 | ..... |
| Blé | 3 199,031 | 3,397,567 | 198,536 | ..... |
| Farine | 228,605 | 324,044 | 95,439 | ..... |
| Foin | 18,259 | 36,503 | 18,244 | ..... |
| Autres produits de moulin | 28,234 | 57,288 | 29,054 | ..... |
| Fruits et légumes | 23,838 | 15,036 | ..... | 8,802 |
| Pommes de terre | 6,858 | 9,457 | 2,599 | ..... |
| Bestiaux | 1,907 | 1,635 | ..... | 272 |
| Volaille, gibier, poisson | 2,220 | 3,064 | 844 | ..... |
| Viandes préparées | 106 | 573 | 467 | ..... |
| Autres produits de paquage | 2,273 | 3,201 | 928 | ..... |
| Peaux et cuir | 101 | 594 | 493 | ..... |
| Laine | 4 | 287 | 283 | ..... |
| Tous autres produits d'animaux | 10,177 | 14,947 | 4,770 | ..... |
| Total, classe n° 3 | 4,338,156 | 4,875,298 | 593,177 | 56,035 |
| *Classe n° 4.* | | | | |
| Instruments aratoires | 11,378 | 18,836 | 7,458 | ..... |
| Ciment, briques, chaux | 191,411 | 489,745 | 298,334 | ..... |
| Meubles et ustensiles de ménage | 4,718 | 2,517 | ..... | 2,201 |
| Fer en gueuse et en loupe | 52,952 | 98,667 | 45,715 | ..... |
| " et acier, tous autres | 227,284 | 309,188 | 81,904 | ..... |
| Pétrole et autres huiles | 87,456 | 99,980 | 12,524 | ..... |
| Sucre et sel | 22,709 | 104,474 | 81,765 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 10,193 | 18,314 | 8,121 | ..... |
| Marchandises non énumérées | 542,029 | 723,680 | 181,651 | ..... |
| Total, classe n° 4 | 1,150,130 | 1,865,401 | 717,472 | 2,201 |

TABLEAU 4.—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1908 et 1909—*Fin.*

| Articles. | 1908. | 1909. | Augmentation | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 5.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Bois de pulpe | 467,306 | 883,937 | 416,631 | ..... |
| " service, scié | 417,229 | 668,780 | 251,551 | ..... |
| " équarri | 53,072 | 31,772 | ..... | 21,300 |
| Bardeaux | 9,990 | 8,992 | ..... | 998 |
| Autres bois | 39,834 | 95,665 | 55,831 | ..... |
| Total, classe n° 5 | 987,431 | 1,689,146 | 724,013 | 22,298 |
| *Classe n° 6.* | | | | |
| Houille anthracite | 1,006,259 | 933,234 | ..... | 73,025 |
| " bitumineuse | 2,521,850 | 3,090,799 | 568,949 | ..... |
| Coke | 52 | 1,456 | 1,,404 | ..... |
| Minerai de cuivre | 8,855 | 8,329 | ..... | 526 |
| " fer | 7,402,672 | 21,204,848 | 13,802,176 | ..... |
| Autres minerais | 87,415 | 52,237 | ..... | 35,178 |
| Total, classe n° 6 | 11,027,103 | 25,290,903 | 14,372,529 | 108,729 |
| Grand total | 17,502,820 | 33,720,748 | 16,407,191 | 189,263 |

Augmentation nette, 16,217,928 tonnes.

TABLEAU 5.—ETAT du traffic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1909.

| ARTICLES. | Canal Saut-Ste-Marie. | Canal Welland. | Canaux du St-Laurent. | Canal Chambly. | Canaux de l'Ottawa. | Canal Rideau. | Canal St-Pierre. | Canal Murray. | Canal de la Vallée de la Trent. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 1.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,949,978 | 989,641 | 1,454,881 | 57,182 | 171,999 | 122,113 | 31,400 | 233,344 | 139,686 |
| " " à voiles | 38,958 | 196,333 | 1,022,096 | 40,353 | 193,985 | 32,154 | 71,023 | 32,210 | 34,242 |
| " américains, à vapeur | 14,745,169 | 640,432 | 337,625 | ..... | 233 | 13 | 717 | 1,846 | ..... |
| " " à voiles | 105,569 | 37,452 | 151,607 | 411,019 | 24,386 | 2,041 | 486 | 727 | ..... |
| Total, classe n° 1 | 17,839,674 | 1,863,858 | 2,966,209 | 508,554 | 390,603 | 156,321 | 103,626 | 268,127 | 173,928 |
| *Classe n° 2.* | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 32,810 | 3,092 | 97,371 | 2,979 | 21,731 | 19,498 | ..... | 24,368 | 70,373 |
| *Classe n° 3.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 133,708 | 23,151 | 19,255 | 17 | 59 | 30 | 5 | 348 | 4 |
| Sarrasin | 5,769 | ..... | 1,002 | ..... | 10 | 7 | 1 | ..... | ..... |
| Maïs | 5,562 | 140,902 | 33,535 | 48 | 47 | 102 | 4 | 3 | ..... |
| Avoine | 282,147 | 75,135 | 70,038 | 686 | 380 | 307 | 3,780 | 277 | 19 |
| Seigle | 7,058 | 33 | 541 | ..... | 36 | ..... | 2 | ..... | 18 |
| Lin | 166,045 | 20,538 | 20,152 | 1 | 14 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pois | 69 | 63 | 106 | 18 | 3 | 1 | 2 | ..... | 64 |
| Blé | 2,232,030 | 590,196 | 573,832 | 10 | 119 | 821 | ..... | ..... | 559 |
| Farine | 252,270 | 38,763 | 28,895 | 1,312 | 1,111 | 310 | 1,318 | ..... | 65 |
| Foin | 4,164 | 1,701 | 9,789 | 15,474 | 1,352 | 1,474 | 2,528 | ..... | 21 |
| Autres produits de moulin | 18,580 | 30,158 | 7,070 | 121 | 644 | 138 | 522 | 10 | 45 |
| Fruits et légumes | 2,081 | 97 | 8,203 | 2,248 | 807 | 244 | 1,209 | 145 | 2 |
| Pommes de terre | 318 | ..... | 1,312 | 27 | 1,139 | 205 | 6,243 | 45 | 168 |
| Bestiaux | 5 | ..... | 1,013 | ..... | 526 | 12 | 15 | 6 | 58 |
| Volaille, gibier, poisson | 62 | 230 | 119 | ..... | 112 | 8 | 2,532 | 1 | ..... |
| Viandes préparées | ..... | ..... | 309 | ..... | 13 | 18 | 8 | 225 | ..... |
| Autres produits de paquage | 78 | 427 | 1,540 | ..... | 239 | 269 | 286 | 320 | 42 |
| Peaux et cuir | 259 | 315 | 14 | ..... | 2 | 4 | ..... | ..... | ..... |
| Laine | 70 | 157 | 10 | ..... | 10 | 17 | 1 | 20 | 2 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tous autres animaux | ..... | ..... | 9,872 | 430 | 2,833 | 1,402 | 205 | 118 | 87 |
| Total, classe nº 3 | 3,110,275 | 921,866 | 786,607 | 20,392 | 9,456 | 5,369 | 18,661 | 1,518 | 1,154 |
| *Classe nº 4.* | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | 8,163 | 9,574 | 449 | 71 | 233 | 285 | 2 | 35 | 24 |
| Ciment, briques, chaux | 123,028 | 80,852 | 177,143 | 915 | 42,070 | 27,662 | 3,619 | 33,705 | 751 |
| Meubles et ustensiles de ménage | 63 | 16 | 1,644 | 23 | 160 | 146 | 135 | 265 | 65 |
| Fer en gueuse et en loupe | 54,903 | 21,193 | 20,920 | 58 | 663 | 510 | 25 | 395 | ..... |
| Fer et acier, tous autres | 154,530 | 65,832 | 84,010 | 606 | 1,250 | 1,172 | 139 | 1,635 | 14 |
| Pétrole et autres huiles | 11,062 | 48,352 | 37,641 | 188 | 878 | 710 | 445 | 685 | 19 |
| Sucre et sel | 36,044 | 46,671 | 10,839 | 885 | 4,262 | 3,639 | 1,778 | 340 | 16 |
| Vins, liqueurs et bières | 4,364 | 4,899 | 6,230 | 160 | 1,018 | 668 | 297 | 660 | 18 |
| Marchandises non énumérées | 318,203 | 229,100 | 133,780 | 6,654 | 13,619 | 7,850 | 1,186 | 12,315 | 973 |
| Total, classe nº 4 | 710,360 | 506,489 | 472,656 | 9,560 | 64,153 | 42,642 | 7,626 | 50,035 | 1,880 |
| *Classe nº 5.* | | | | | | | | | |
| Bois de pulpe | 2,331 | 122,867 | 253,086 | 483,573 | 778 | 1,710 | ..... | 1 | 19,591 |
| Bois de service, scié | 47,789 | 45,881 | 232,771 | 114,671 | 197,040 | 18,931 | 5,634 | 318 | 5,745 |
| Bois équarri | 2,187 | 13,069 | 13,845 | ..... | 225 | 1 | 936 | 30 | 1,479 |
| Bardeaux | 7,206 | 298 | 145 | 23 | 439 | 253 | 506 | 2 | 120 |
| Autres bois | 11,616 | 4,499 | 9,310 | 1,063 | 33,543 | 5,832 | 1,347 | 304 | 28,151 |
| Total, classe nº 5 | 71,129 | 186,614 | 509,157 | 599,330 | 232,025 | 26,727 | 8,423 | 655 | 55,086 |
| *Classe nº 6.* | | | | | | | | | |
| Huile anthracite | 361,918 | 143,328 | 313,709 | 98,533 | 4,706 | 9,447 | 287 | 1,245 | 61 |
| Huile bitumineuse | 2,435,781 | 234,353 | 326,058 | ..... | 26,005 | 6,186 | 41,014 | 21,360 | 42 |
| Coke | 1,440 | ..... | 2 | ..... | 2 | 12 | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de cuivre | 8,323 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |
| " fer | 21,156,915 | 31,770 | 1,848 | 14,144 | ..... | 2 | 158 | ..... | 11 |
| Autres minerais | 5,104 | 1,531 | 592 | 10,158 | 592 | 1,389 | 3,675 | 27,478 | 1,718 |
| Total, classe nº 6 | 23,969,481 | 410,982 | 642,209 | 122,835 | 31,305 | 17,036 | 45,140 | 50,083 | 1,832 |
| Grand total | 27,861,245 | 2,025,951 | 2,410,629 | 752,117 | 336,939 | 91,774 | 79,850 | 102,291 | 59,952 |

TABLEAU 6.—ETAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation finissant le 31 décembre 1909.

| ARTICLES. | Canal du Saut Ste-Marie. | Canal Welland. | Canaux du St-Laurent. | Canal Chambly. | Canaux de l'Ottawa. | Canal Rideau. | Canal St-Pierre. | Canal Murray. | Canal de la vallée de la Trent. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonsne. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires de toutes sortes | 17,839,674 | 1,863,858 | 2,966,209 | 508,554 | 390,603 | 156,321 | 103,626 | 268,127 | 173,928 |
| | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 32,810 | 3,092 | 97,371 | 2,979 | 21,731 | 19,498 | ..... | 24,368 | 70,373 |
| *Forêt—Produit du bois.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Bois de pulpe | 2,331 | 122,867 | 253,086 | 483,573 | 778 | 1,710 | ..... | 1 | 19,591 |
| " service, scié | 47,789 | 45,881 | 232,771 | 114,671 | 197,040 | 18,931 | 5,634 | 318 | 5,745 |
| " équarri | 2,187 | 13,069 | 13,845 | ..... | 225 | 1 | 936 | 30 | 1,479 |
| Bardeaux | 7,206 | 298 | 145 | 23 | 439 | 253 | 506 | 2 | 120 |
| Autres bois | 11,616 | 4,499 | 9,310 | 1,063 | 33,543 | 5,832 | 1,347 | 304 | 28,151 |
| Total | 71,129 | 186,614 | 509,157 | 599,330 | 232,025 | 26,727 | 8,423 | 655 | 55,086 |
| *Animaux et leurs produits.* | | | | | | | | | |
| Bestiaux | 5 | ..... | 1,013 | ..... | 526 | 12 | 15 | 6 | 58 |
| Volaille, gibier et poisson | 62 | 230 | 119 | ..... | 112 | 8 | 2,532 | 1 | ..... |
| Viandes préparées | ..... | ..... | 309 | ..... | 13 | 18 | 8 | 225 | ..... |
| Autres produits de paquage | 78 | 427 | 1,540 | ..... | 239 | 269 | 286 | 320 | 42 |
| Peaux et cuir | 259 | 315 | 14 | ..... | 2 | 4 | ..... | ..... | ..... |
| Laine | 70 | 151 | 10 | ..... | 10 | 17 | 1 | 20 | 2 |
| Tous autres produits d'animaux | ..... | ..... | 9,872 | 430 | 2,833 | 1,402 | 205 | 118 | 87 |
| Total | 474 | 1,129 | 12,877 | 430 | 3,735 | 1,730 | 3,047 | 690 | 188 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Produits agricoles.* | | | | | | | | | |
| Orge | 133,708 | 23,151 | 19,255 | 17 | 59 | 30 | 5 | 348 | 4 |
| Sarrasin | 5,769 | ..... | 1,002 | ..... | 10 | 7 | 1 | ..... | ..... |
| Maïs | 5,562 | 140,902 | 33,535 | 48 | 47 | 102 | 4 | 3 | ..... |
| Avoine | 282,147 | 75,135 | 70,038 | 686 | 380 | 307 | 3,780 | 277 | 19 |
| Seigle | 7,058 | 33 | 541 | ..... | 36 | ..... | 2 | ..... | 18 |
| Lin | 166,045 | 20,538 | 20,152 | 1 | 14 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pois | 69 | 63 | 106 | 18 | 3 | 1 | 2 | ..... | 64 |
| Blé | 2,232,030 | 590,196 | 573,832 | 10 | 119 | 821 | ..... | ..... | 559 |
| Farine | 252,270 | 38,763 | 28,895 | 1,312 | 1,111 | 310 | 1,318 | ..... | 65 |
| Foin | 4,164 | 1,701 | 9,789 | 15,474 | 1,352 | 1,474 | 2,528 | ..... | 21 |
| Autres produits de moulin | 18,580 | 30,158 | 7,070 | 121 | 644 | 138 | 522 | 10 | 45 |
| Fruits et légumes | 2,081 | 97 | 8,203 | 2,248 | 807 | 244 | 1,209 | 145 | 2 |
| Pommes de terre | 318 | ..... | 1,312 | 27 | 1,139 | 205 | 6,243 | 45 | 168 |
| Total | 3,109,801 | 920,737 | 773,730 | 19,962 | 5,721 | 3,639 | 15,614 | 828 | 965 |
| *Manufactures.* | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | 8,163 | 9,574 | 449 | 71 | 233 | 285 | 2 | 35 | 24 |
| Ciment, briques et chaux | 123,028 | 80,852 | 177,143 | 915 | 42,070 | 27,662 | 3,619 | 33,705 | 751 |
| Meubles et ustensiles de ménage | 63 | 16 | 1,644 | 23 | 160 | 146 | 135 | 265 | 65 |
| Fer en gueuse et en loupe | 54,903 | 21,193 | 20,920 | 58 | 663 | 510 | 25 | 395 | ..... |
| Fer et acier, tous autres | 154,530 | 65,832 | 84,010 | 606 | 1,250 | 1,172 | 139 | 1,635 | 14 |
| Pétrole et autres huiles | 11,062 | 48,352 | 37,641 | 188 | 878 | 710 | 445 | 685 | 19 |
| Sucre et sel | 36,044 | 46,671 | 10,839 | 885 | 4,262 | 3,639 | 1,778 | 340 | 16 |
| Vins, liqueurs et bières | 4,364 | 4,899 | 6,230 | 160 | 1,018 | 668 | 297 | 660 | 18 |
| Marchandises non énumérées | 318,203 | 229,100 | 133,780 | 6,654 | 13,619 | 7,850 | 1,186 | 12,315 | 973 |
| Total | 710,360 | 506,489 | 472,656 | 9,560 | 64,153 | 42,642 | 7,626 | 50,035 | 1,880 |
| *Produits miniers.* | | | | | | | | | |
| Houille anthracite | 361,318 | 143,328 | 313,709 | 98,533 | 4,706 | 9,447 | 287 | 1,245 | 61 |
| " bitumineuse | 2,435,781 | 234,353 | 326,058 | ..... | 26,005 | 6,186 | 41,014 | 21,360 | 42 |
| Coke | 7,440 | ..... | 2 | ..... | 2 | 12 | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de cuivre | 8,323 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |
| " fer | 21,156,915 | 31,770 | 1,848 | 14,144 | ..... | 2 | 158 | ..... | 11 |
| Autres minerais | 5,104 | 1,531 | 592 | 10,158 | 592 | 1,389 | 3,675 | 27,448 | 1,718 |
| Total | 23,969,481 | 410,982 | 642,209 | 122,835 | 31,305 | 17,036 | 45,140 | 50,083 | 1,832 |
| Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris) | 27,861,245 | 2,025,951 | 2,410,629 | 752,117 | 336,939 | 91,774 | 79,850 | 102,291 | 59,952 |

TABLEAU 7 (N° 1).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Saut-Sainte-Marie pendant la saison de navigation 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total neaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 8,133 | | | | | | | 30 | 8,133 | 30 | 8,163 | 8,163 | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | 40 | 35,033 | | 16,238 | | 82,397 | | | 40 | 133,668 | 133,708 | 105,713 | 27,995 |
| Sarrazin | | 5,769 | | | | | | | | 5,769 | 5,769 | 5,769 | |
| Ciment, briques, etc | 98,496 | 1,600 | 11,327 | | 11,605 | | | | 121,428 | 1,600 | 123,028 | 117,038 | 5,990 |
| Houille anthracite | 32 | | | | 270,006 | | 91,880 | | 361,918 | | 361,918 | | 361,918 |
| " bitumineuse | 102,775 | 6,400 | 5,000 | 3,500 | 1,376,276 | 30,080 | 888,250 | 23,500 | 2,372,301 | 63,480 | 2,435,781 | | 2,435,781 |
| Coke | | | | | | | 1,440 | | 1,440 | | 1,440 | | 1,440 |
| Maïs | 12 | | | | | 3,931 | | 1,619 | 12 | 5,550 | 5,562 | 2,532 | 3,030 |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 38,017 | | 29,213 | | 98,815 | | | | 166,045 | 166,045 | 129,753 | 36,292 |
| Farine | 795 | 162,467 | 73 | 360 | 22 | 82,876 | 46 | 5,631 | 936 | 251,334 | 252,270 | 220,167 | 32,103 |
| Fruits et légumes | 2,024 | | 57 | | | | | | 2,081 | | 2,081 | 2,081 | |
| Foin | 3,601 | 29 | 523 | | 11 | | | | 4,135 | 29 | 4,164 | 4,164 | |
| Peaux et cuir | 6 | 213 | 39 | 1 | | | | | 45 | 214 | 259 | 259 | |
| Ustensiles de ménage | 37 | 21 | 5 | | | | | | 42 | 21 | 63 | 63 | |
| Fer, gueuse et loupe | 36,338 | 2,434 | 60 | | 3,212 | 2,935 | 9,924 | | 49,534 | 5,369 | 54,903 | 48,916 | 5,987 |
| " et acier, tous autres | 90,406 | 30,801 | 584 | | 32,245 | 6 | 392 | 96 | 123,627 | 30,903 | 154,530 | 131,954 | 22,576 |
| Bestiaux | 4 | 1 | | | | | | | 4 | 1 | 5 | 5 | |
| Marchandises | 256,060 | 4,932 | 12,680 | 1,588 | 30,619 | 3,841 | 5,287 | 3,196 | 304,646 | 12,557 | 218,203 | 303,715 | 14,488 |
| Avoine | | 239,839 | | 16,938 | | 24,622 | | 748 | | 282,147 | 282,147 | 267,561 | 14,586 |
| Autres produits de moulin | 830 | 6,034 | | 120 | | 7,055 | | 4,541 | 830 | 17,750 | 18,580 | 13,228 | 5,352 |
| " " paquage | | 32 | 46 | | | | | | 46 | 32 | 78 | 78 | |
| " bois | 8,618 | 2,998 | | | | | | | 8,618 | 2,998 | 11,616 | 11,255 | 361 |
| Minerai, tous autres | | | | | 1,367 | 3,737 | | | 1,367 | 3,737 | 5,104 | | 5,104 |
| " de cuivre | | | | | | 8,323 | | | | 8,323 | 8,323 | | 8,323 |
| " de fer | | 28,212 | | 13,776 | | 21,048,908 | | 66,019 | | 21,156,915 | 21,156.915 | 3,339 | 21,153,576 |
| Pois | 41 | | | | | 28 | | | 41 | 28 | 69 | 41 | 28 |
| Pétrole | 6,372 | 1,237 | 362 | | 30 | | 3,011 | | 9,825 | 1,237 | 11,062 | 6,756 | 4,306 |
| Volaille, gibier et poisson | | 62 | | | | | | | | 62 | 62 | 62 | |
| Pommes de terre | 273 | 17 | 28 | | | | | | 301 | 17 | 318 | 318 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de pulpe | ..... | 81 | ..... | 2,250 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,331 | 2,331 | 2,331 | ..... |
| Seigle | ..... | 105 | ..... | ..... | ..... | 6,393 | ..... | 560 | ..... | 7,058 | 7,058 | 2,746 | 4,312 |
| Bois de service, scié | 1,159 | 7,533 | ..... | 26,919 | ..... | 12,178 | ..... | ..... | 1,159 | 46,630 | 47,789 | 31,447 | 16,342 |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,966 | ..... | 240 | ..... | 7,206 | 7,206 | 4,950 | 2,256 |
| Bois équarri | 53 | 24 | ..... | 1,060 | ..... | 1,050 | ..... | ..... | 53 | 2,134 | 2,187 | 2,187 | ..... |
| Sucre et sel | 18,765 | 900 | 5,189 | ..... | 11,155 | 35 | ..... | ..... | 35,109 | 935 | 36,044 | 28,055 | 7,989 |
| Blé | 3,181 | 993,041 | 9,585 | 400,330 | ..... | 764,212 | ..... | 61,681 | 12,766 | 2,219,264 | 2,232,030 | 1,907,415 | 324,615 |
| Vins, liqueurs et bières | 3,550 | 58 | 483 | ..... | 203 | ..... | 70 | ..... | 4,306 | 58 | 4,364 | 4,364 | ..... |
| Laine | ..... | 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | 70 | 70 | 70 | ..... |
| Fret total | 641,601 | 1,567,940 | 46,041 | 512,293 | 1,736,801 | 22,188,388 | 1,000,300 | 167,881 | 3,424,743 | 24,436,502 | 27,861,245 | 3,366,495 | 24,494,750 |

TABLEAU 7 (N° 2).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 9,207 | 83 | | | | 254 | | 30 | 9,207 | 367 | 9,574 | 9,320 | 254 |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 18,927 | | | | 4,224 | | | | 23,151 | 23,151 | 18,927 | 4,224 |
| Sarrazin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 54,379 | 13,900 | | | 6,804 | | | 5,769 | 61,183 | 19,669 | 80,852 | 69,727 | 11,125 |
| Houille anthracite | | | | | 130,731 | | 11,067 | 1,530 | 141,798 | 1,530 | 143,328 | | 143,328 |
| " bitumineuse | | | | | | 400 | | 233,953 | | 234,353 | 234,353 | | 234,353 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | 100,967 | | 39,935 | | 140,902 | 140,902 | | 140,902 |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 20,538 | | | | | | | | 20,538 | 20,538 | 20,538 | |
| Farine | | 20,661 | | | | 15,452 | | 2,650 | | 38,763 | 38,763 | 20,254 | 18,509 |
| Fruits et légumes | 97 | | | | | | | | 97 | | 97 | 97 | |
| Foin | 1,701 | | | | | | | | 1,701 | | 1,701 | 1,701 | |
| Peaux et cuir | | | | | | 315 | | | | 315 | 315 | | 315 |
| Ustensiles de ménage | 3 | 13 | | | | | | | 3 | 13 | 16 | 16 | |
| Fer, gueuse et loupe | 18,338 | 1,398 | | | | | | 1,457 | 18,338 | 2,855 | 21,193 | 19,736 | 1,457 |
| " et acier, tous autres | 46,285 | 8,355 | 1,133 | | | 5 | | 10,054 | 47,418 | 18,414 | 65,832 | 55,841 | 9,991 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 82,971 | 28,128 | 35,411 | | 66,826 | 5,861 | 400 | 9,503 | 185,608 | 43,492 | 229,100 | 147,241 | 81,859 |
| Avoine | | 72,263 | | | | | | 2,872 | | 75,135 | 75,135 | 74,234 | 904 |
| Autres produits de moulin | 15 | 2,135 | | | | 22,620 | | 5,388 | 15 | 30,143 | 30,158 | 1,089 | 29,069 |
| " " paquage | 25 | | | | | | | 402 | 25 | 402 | 427 | 25 | 402 |
| " bois | 84 | 140 | | | | 2,932 | | 1,343 | 84 | 4,415 | 4,499 | 224 | 4,275 |
| Minerai, tous autres | | | | | 1,531 | | | | 1,531 | | 1,531 | | 1,531 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | 31,170 | | 31,770 | 31,770 | | 31,770 |
| Pois | | | | | | 63 | | | | 63 | 63 | | 63 |
| Pétrole | 81 | 23,879 | 15 | | | | | 24,377 | 96 | 48,256 | 48,352 | 23,975 | 24,377 |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | 230 | | | | 230 | | 230 | | 230 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes de terre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de pulpe | ..... | ..... | 122,867 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 122,867 | ..... | 122,867 | 122,867 | ..... |
| Seigle | ..... | 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 | 33 | 33 | ..... |
| Bois de service, scié | 40 | ..... | 3,984 | 14,696 | ..... | 24,327 | ..... | 2,834 | 4,024 | 41,857 | 45,881 | 17,687 | 28,194 |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | 298 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 298 | 298 | 298 | ..... |
| Bois équarri | 89 | 2,190 | ..... | 1,475 | ..... | 125 | ..... | 9,190 | 89 | 12,980 | 13,069 | 2,279 | 10,790 |
| Sucre et sel | 2,219 | 103 | 57 | ..... | 42,453 | 1,196 | ..... | 643 | 44,729 | 1,942 | 46,671 | 2,869 | 43,802 |
| Blé | 122 | 405,703 | ..... | ..... | ..... | 17,940 | ..... | 166,431 | 122 | 590,074 | 590,196 | 436,373 | 153,823 |
| Vins, liqueurs et bières | 2,081 | 269 | 837 | ..... | 6 | ..... | ..... | 1,706 | 2,924 | 1,975 | 4,899 | 4,893 | 6 |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 157 | ..... | ..... | ..... | 157 | 157 | ..... | 157 |
| Fret total | 217,737 | 618,718 | 164,304 | 16,469 | 248,581 | 196,838 | 11,467 | 551,837 | 642,089 | 1,383,862 | 2,025,951 | 1,050,241 | 975,710 |

TABLEAU 7 (N° 3).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 9,207 | 83 | | | | 254 | | 30 | 9,207 | 367 | 9,574 | 9,320 | 254 |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 18,927 | | | | 4,224 | | | | 23,151 | 23,151 | 18,927 | 4,224 |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 54,379 | 300 | | | 6,804 | | | 5,769 | 61,183 | 6,069 | 67,252 | 56,127 | 11,125 |
| Houille anthracite | | | | | 130,731 | | 11,067 | 1,530 | 141,798 | 1,530 | 143,328 | | 143,328 |
| " bitumineuse | | | | | | 400 | | 233,953 | | 234,353 | 234,353 | | 234,353 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | 100,967 | | 39,935 | | 140,902 | 140,902 | | 140,902 |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 20,538 | | | | | | | | 20,538 | 20,538 | 20,538 | |
| Farine | | 20,661 | | | | 15,452 | | 2,650 | | 38,763 | 38,763 | 20,254 | 18,509 |
| Fruits et légumes | 97 | | | | | | | | 97 | | 97 | 97 | |
| Foin | 1,701 | | | | | | | | 1,701 | | 1,701 | 1,701 | |
| Peaux et cuir | | | | | | 315 | | | | 315 | 315 | | 315 |
| Ustensiles de ménage | 3 | 13 | | | | | | | 3 | 13 | 16 | 16 | |
| Fer, gueuse et loupe | 18,338 | 1,398 | | | | | | 1,007 | 18,338 | 2,405 | 20,743 | 19,736 | 1,007 |
| " et acier, tous autres | 46,285 | 8,355 | 1,133 | | | 5 | | 10,054 | 47,418 | 18,414 | 65,832 | 55,841 | 9 991 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 82,218 | 1,701 | 35,411 | | 66,826 | 5,861 | 400 | 9,503 | 184,855 | 17,065 | 201,920 | 120,061 | 81,859 |
| Avoine | | 72,263 | | | | | | 2,872 | | 75,135 | 75,135 | 74,231 | 904 |
| Autres produits de moulin | 15 | 2,135 | | | | 22,620 | | 5,388 | 15 | 30,143 | 30,158 | 1,089 | 29,069 |
| " " paquage | 25 | | | | | | | 402 | 25 | 402 | 427 | 25 | 402 |
| " bois | | | | | | 2,932 | | 2 | | 2,934 | 2,934 | | 2,934 |
| Minerai, tous autres | | | | | 1,531 | | | | 1,531 | | 1,531 | | 1,531 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | 31,770 | | 31,770 | 31,770 | | 31,770 |
| Pois | | | | | | 63 | | | | 63 | 63 | | 63 |
| Pétrole | 81 | 23,879 | 15 | | | | | 24,377 | 96 | 48,256 | 48,352 | 23,975 | 24,377 |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | 230 | | | | 230 | | 230 | | 230 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de pulpe | | | 122,867 | | | | | | 122,867 | | 122,867 | 122,867 | |
| Seigle | | 33 | | | | | | | | 33 | 33 | 33 | |
| Bois de service, scié | 16 | | 3,984 | 14,696 | | 24,327 | | 2,834 | 4,000 | 41,857 | 45,857 | 17,663 | 28,194 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | 298 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 298 | 298 | 298 | ..... |
| Bois équarri | ..... | 2,100 | ..... | 1,475 | ..... | 125 | ..... | 9,190 | ..... | 12,890 | 12,890 | 2,100 | 10,790 |
| Sucre et sel | 2,219 | 103 | 57 | ..... | 42,453 | 1,196 | ..... | 643 | 44,729 | 1,942 | 46,671 | 2,869 | 43,802 |
| Blé | ..... | 398,912 | ..... | ..... | ..... | 17,940 | ..... | 166,431 | ..... | 583,283 | 583,283 | 429,460 | 153,823 |
| Vins, liqueurs et bières | 2,081 | 269 | 837 | ..... | 6 | ..... | ..... | 1,706 | 2,924 | 1,975 | 4,899 | 4,893 | 6 |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 157 | ..... | ..... | ..... | 157 | 157 | ..... | 157 |
| Fret total | 216,665 | 571,670 | 164,304 | 16,469 | 248,581 | 196,838 | 11,467 | 550,046 | 641,017 | 1,335,023 | 1,976,040 | 1,002,121 | 973,919 |

ANNEXE A.—*Suite.*

TABLEAU 7 (N° 4).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Uis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | | 13,600 | | | | | | | | 13,600 | 13,600 | 13,600 | |
| Houille anthracite | | | | | | | | | | | | | |
| " bitumineuse | | | | | | | | | | | | | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | | | | | | | | | | | | | |
| Fruits et légumes | | | | | | | | | | | | | |
| Foin | | | | | | | | | | | | | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, gueuse et loupe | | | | | | | | 450 | | 450 | 450 | | 450 |
| " et acier, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 753 | 26,427 | | | | | | | 753 | 26,427 | 27,180 | 27,180 | |
| Avoine | | | | | | | | | | | | | |
| Autres produits de moulins | | | | | | | | | | | | | |
| " " paquage | | | | | | | | | | | | | |
| " bois | 84 | 140 | | | | | | 1,341 | 84 | 1,481 | 1,565 | 224 | 1,341 |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | | | | | | | | | | | | | |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de pulpe | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié | 24 | | | | | | | | 24 | | 24 | 24 | |
| Bardeaux | | | | | | | | | | | | | |
| Bois équarri | 89 | 90 | | | | | | | 89 | 90 | 179 | 179 | |
| Sucre et sel | | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 122 | 6,791 | | | | | | | 122 | 6,791 | 6,913 | 6,913 | |
| Vins, liqueurs et bières | | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | | | | | | | | | | | |
| Fret total | 1,072 | 47,048 | | | | | | 1,791 | 1,072 | 48,839 | 49,911 | 48,120 | 1,791 |

TABLEAU 7 (N° 5).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 305 | 144 | | | | | | | 305 | 144 | 449 | 448 | 1 |
| Tous autres animaux | 1,279 | 8,593 | | | | | | | 1,279 | 8,593 | 9,872 | 9,872 | |
| Orge | 88 | 19,167 | | | | | | | 88 | 19,167 | 19,255 | 19,255 | |
| Sarrasin | 984 | 18 | | | | | | | 984 | 18 | 1,002 | 1,002 | |
| Ciment, briques, etc | 84,946 | 87,212 | | | | | | 4,985 | 84,946 | 92,197 | 177,143 | 171,704 | 5,439 |
| Houille anthracite | 3,577 | 4,813 | | | | | 3,759 | 301,560 | 7,336 | 306,373 | 313,709 | 2,801 | 310,908 |
| " bitumineuse | 139,168 | 1,316 | | | | | | 185,574 | 139,168 | 186,890 | 326,058 | 140,965 | 185,093 |
| Coke | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Maïs | 2,960 | 20,803 | | | | | | 9,772 | 2,960 | 30,575 | 33,535 | 16,062 | 17,473 |
| Viandes préparées | 101 | 206 | | | 2 | | | | 103 | 206 | 309 | 307 | 2 |
| Lin | 14 | 20,138 | | | | | | | 14 | 20,138 | 20,152 | 20,152 | |
| Farine | 2,097 | 24,439 | | | | | | 2,359 | 2,097 | 26,798 | 28,895 | 26,196 | 2,699 |
| Fruits et légumes | 1,426 | 6,750 | | | 2 | | | 25 | 1,428 | 6,775 | 8,203 | 8,176 | 27 |
| Foin | 7,363 | 2,426 | | | | | | | 7,363 | 2,426 | 9,789 | 9,789 | |
| Peaux et cuir | 7 | 5 | | | 2 | | | | 9 | 5 | 14 | 12 | 2 |
| Ustensiles de ménage | 518 | 1,124 | | | 2 | | | | 520 | 1,124 | 1,644 | 1,642 | 2 |
| Fer-gueuse et loupe | 20,399 | 521 | | | | | | | 20,399 | 521 | 20,920 | 20,813 | 107 |
| " et acier, tous autres | 67,658 | 9,815 | | | | | | 6,537 | 67,658 | 16,352 | 84,010 | 77,473 | 6,537 |
| Bestiaux | 86 | 927 | | | | | | | 86 | 927 | 1,013 | 1,013 | |
| Marchandises | 104,879 | 24,262 | | | 52 | | | 4,587 | 104,931 | 28,849 | 133,780 | 124,449 | 9,331 |
| Avoine | 297 | 69,741 | | | | | | | 297 | 69,741 | 70,038 | 70,038 | |
| Autres produits de moulin | 411 | 1,743 | | | | | | 4,916 | 411 | 6,659 | 7,070 | 2,218 | 4,852 |
| " " paquage | 573 | 507 | | | 76 | | | 384 | 649 | 891 | 1,540 | 1,071 | 469 |
| " bois | 225 | 9,085 | | | | | | | 225 | 9,085 | 9,310 | 9,310 | |
| Minerai, tous autres | 556 | 1,860 | | | | | | | 556 | 1,860 | 2,416 | 1,860 | 556 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | 24 | | | | | | | | 24 | | 24 | 24 | |
| Pois | 35 | 71 | | | | | | | 35 | 71 | 106 | 106 | |
| Pétrole | 3,293 | 18,771 | | | | | | 15,577 | 3,293 | 34,348 | 37,641 | 20,559 | 17,082 |
| Volaille, gibier et poisson | 1 | 118 | | | | | | | 1 | 118 | 119 | 119 | |
| Pommes de terre | 357 | 955 | | | | | | | 357 | 955 | 1,312 | 1,312 | |
| Bois de pulpe | 18,923 | 685 | 233,478 | | | | | | 252,401 | 685 | 253,086 | 253,086 | |
| Seigle | 416 | 125 | | | | | | | 416 | 125 | 541 | 541 | |
| Bois de service, scié | 37,578 | 149,170 | 9,476 | 36,547 | | | | | 47,054 | 185,717 | 232,771 | 232,771 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | 145 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 145 | ..... | 145 | 145 | ..... |
| Bois équarri | 482 | 13,363 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 482 | 13,363 | 13,845 | 13,845 | ..... |
| Sucre et sel | 10,059 | 684 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96 | 10,059 | 780 | 10,839 | 10,799 | 40 |
| Blé | 17,047 | 431,749 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 125,036 | 17,047 | 556,785 | 573,832 | 434,620 | 139,212 |
| Vins, liqueurs et bières | 5,293 | 788 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 149 | 5,293 | 937 | 6,230 | 6,230 | ..... |
| Laine | ..... | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | 10 | ..... |
| Fret total | 533,572 | 932,104 | 242,954 | 36,547 | 136 | ..... | 3,759 | 661,557 | 780,421 | 1,630,208 | 2,410,629 | 1,710,797 | 699,832 |

TABLEAU 7 (N° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1909—*Suite.*

| Articles. | De ports Canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 100 | 83 | | | | | | | 100 | 83 | 183 | 183 | |
| Tous autres animaux | 75 | 4,990 | | | | | | | 75 | 4,990 | 5,065 | 5,065 | |
| Orge | | 19,143 | | | | | | | | 19,143 | 19,143 | 19,143 | |
| Sarrazin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 14,011 | 12,715 | | | | | | 4,985 | 14,011 | 17,700 | 31,711 | 27,694 | 4,017 |
| Houille anthracite | 707 | 4,611 | | | | | 1,696 | 289,969 | 2,403 | 294,580 | 296,983 | 707 | 296,276 |
| " bitumineuse | 11,140 | | | | | | | 175,115 | 11,140 | 175,115 | 186,255 | 11,140 | 175,115 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 814 | 7,365 | | | | | | 9,772 | 814 | 17,137 | 17,951 | 814 | 17,137 |
| Viandes préparées | 78 | 200 | | | | | | | 78 | 200 | 278 | 278 | |
| Lin | | 19,634 | | | | | | | | 19,634 | 19,634 | 19,634 | |
| Farine | 25 | 19,546 | | | | | | 2,359 | 25 | 21,905 | 21,930 | 19,231 | 2,699 |
| Fruits et légumes | 44 | 5,989 | | | | | | 25 | 44 | 6,014 | 6,058 | 6,033 | 25 |
| Foin | 1,701 | | | | | | | | 1,701 | | 1,701 | 1,701 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 274 | 775 | | | | | | | 274 | 775 | 1,049 | 1,049 | |
| Fer—gueuse et loupe | 19,226 | 105 | | | | | | | 19,226 | 105 | 19,331 | 19,331 | |
| " et acier, tous autres | 42,202 | 8,980 | | | | | | 6,537 | 42,202 | 15,517 | 57,719 | 51,182 | 6,537 |
| Bestiaux | 5 | 32 | | | | | | | 5 | 32 | 37 | 37 | |
| Marchandises | 88,433 | 16,883 | | | | | | 4,587 | 88,433 | 21,470 | 109,903 | 104,436 | 5,467 |
| Avoine | | 65,624 | | | | | | | | 65,624 | 65,624 | 65,624 | |
| Autres produits de moulin | 47 | 960 | | | | | | 4,916 | 47 | 5,876 | 5,923 | 1,071 | 4,852 |
| " " paquage | 162 | 216 | | | | | | 384 | 162 | 600 | 762 | 358 | 404 |
| Autres bois | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Minerai, tous autres | | 1,824 | | | | | | | | 1,824 | 1,824 | 1,824 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | 30 | | | | | | | | 30 | 30 | 30 | |
| Pétrole | 1,087 | 18,555 | | | | | | 15,577 | 1,087 | 34,122 | 35,219 | 19,537 | 15,682 |
| Volaille, gibier, poisson | | 6 | | | | | | | | 6 | 6 | 6 | |
| Pommes de terre | 27 | | | | | | | | 27 | | 27 | 27 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de pulpe | 18,248 | ..... | 231,243 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 249,497 | ..... | 249,497 | 249,497 | ..... |
| Seigle | ..... | 120 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 120 | 120 | 120 | ..... |
| Bois de service, scié | 1,237 | ..... | 9,476 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,713 | ..... | 10,713 | 10,713 | ..... |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois équarri | ..... | 900 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 900 | 900 | 900 | ..... |
| Sucre et sel | 4,936 | 324 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96 | 4,936 | 420 | 5,356 | 5,316 | 40 |
| Blé | 750 | 425,739 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 125,036 | 750 | 550,775 | 551,525 | 412,313 | 139,212 |
| Vins, liqueurs et bières | 4,209 | 747 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 149 | 4,209 | 896 | 5,105 | 5,105 | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fret total | 209,540 | 636,095 | 240,625 | ..... | ..... | ..... | 1,696 | 639,507 | 451,961 | 1,275,603 | 1,727,564 | 1,060,101 | 667,463 |

TABLEAU 7 (N° 7).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 205 | 61 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 205 | 61 | 266 | 265 | 1 |
| Tous autres animaux | 1,204 | 3,603 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,204 | 3,603 | 4,807 | 4,807 | ..... |
| Orge | 88 | 24 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 88 | 24 | 112 | 112 | ..... |
| Sarrasin | 984 | 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 984 | 18 | 1,002 | 1,002 | ..... |
| Ciment, briques, etc | 70,935 | 74,497 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70,935 | 74,497 | 145,432 | 144,010 | 1,422 |
| Houille anthracite | 2,870 | 202 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,063 | 11,591 | 4,933 | 11,793 | 16,726 | 2,094 | 14,632 |
| " bitumineuse | 128,028 | 1,316 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,459 | 128,028 | 11,775 | 139,803 | 129,825 | 9,978 |
| Coke | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 2 | ..... |
| Maïs | 2,146 | 13,438 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,146 | 13,438 | 15,584 | 15,248 | 336 |
| Viandes préparées | 33 | 6 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 25 | 6 | 31 | 29 | 2 |
| Lin | 14 | 504 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 504 | 518 | 518 | ..... |
| Farine | 2,072 | 4,893 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,072 | 4,893 | 6,965 | 6,965 | ..... |
| Fruits et légumes | 1,382 | 761 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,384 | 761 | 2,145 | 2,143 | 2 |
| Foin | 5,662 | 2,426 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 5,662 | 2,426 | 8,088 | 8,088 | ..... |
| Peaux et cuir | 7 | 5 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 9 | 5 | 14 | 12 | 2 |
| Ustensiles de ménage | 244 | 349 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 246 | 349 | 595 | 593 | 2 |
| Fer, gueuse et loupe | 1,173 | 416 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,173 | 416 | 1,589 | 1,482 | 107 |
| " et acier, tous autres | 25,456 | 835 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25,456 | 835 | 26,291 | 26,291 | ..... |
| Bestiaux | 81 | 895 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 81 | 895 | 976 | 976 | ..... |
| Marchandises | 16,446 | 7,379 | ..... | ..... | 52 | ..... | ..... | ..... | 16,498 | 7,379 | 23,877 | 20,013 | 3,864 |
| Avoine | 297 | 4,117 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 297 | 4,117 | 4,414 | 4,414 | ..... |
| Autres produits de moulin | 364 | 783 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 364 | 783 | 1,147 | 1,147 | ..... |
| " " de paquage | 411 | 291 | ..... | ..... | 76 | ..... | ..... | ..... | 487 | 291 | 778 | 713 | 65 |
| " bois | 223 | 9,085 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 223 | 9,085 | 9,308 | 9,308 | ..... |
| Minerai, tous autres | 556 | 36 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 556 | 36 | 592 | 36 | 556 |
| " de cuivre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " de fer | 24 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24 | ..... | 24 | 24 | ..... |
| Pois | 35 | 41 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | 41 | 76 | 76 | ..... |
| Pétrole | 2,206 | 216 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,206 | 216 | 2,422 | 1,022 | 1,400 |
| Volaille, gibier et poisson | 1 | 112 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 112 | 113 | 113 | ..... |
| Pommes de terre | 330 | 955 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 330 | 955 | 1,285 | 1,285 | ..... |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de pulpe | 675 | 685 | 2,229 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,904 | 685 | 3,589 | 3,589 | ..... |
| Seigle | 416 | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 416 | 5 | 421 | 421 | ..... |
| Bois de service, scié | 36,341 | 149,170 | ..... | 36,547 | ..... | ..... | ..... | ..... | 36,341 | 185,717 | 222,058 | 222,058 | ..... |
| Bardeaux | ..... | 145 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 145 | 145 | 145 | ..... |
| Bois équarri | 482 | 12,463 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 482 | 12,463 | 12,945 | 12,945 | ..... |
| Sucre et sel | 5,123 | 360 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,123 | 360 | 5,483 | 5,483 | ..... |
| Blé | 16,297 | 6,010 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16,297 | 6,010 | 22,307 | 22,307 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 1,084 | 41 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,084 | 41 | 1,125 | 1,125 | ..... |
| Laine | ..... | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | 10 | ..... |
| Fret total | 223,887 | 296,153 | 2,229 | 36,547 | 136 | ..... | 2,063 | 22,050 | 328,315 | 354,750 | 83,065 | 650,696 | 32,369 |

TABLEAU 7 (N° 8).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 69 | 2 | | | | | | | 69 | 2 | 71 | 71 | |
| Tous autres animaux | 21 | 247 | | | | | | 162 | 21 | 409 | 430 | 268 | 162 |
| Orge | 17 | | | | | | | | 17 | | 17 | 17 | |
| Sarrazin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 478 | | 146 | | | | | 291 | 624 | 291 | 915 | 624 | 291 |
| Houille, anthracite | 2 | | | | | | | 98,531 | 2 | 98,531 | 98,533 | 2 | 98,531 |
| " bitumineuse | | | | | | | | | | | | | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 48 | | | | | | | | 48 | | 48 | 48 | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | |
| Farine | 1,312 | | | | | | | | 1,312 | | 1,312 | 1,312 | |
| Fruits et légumes | 669 | 1,579 | | | | | | | 669 | 1,579 | 2,248 | 2,248 | |
| Foin | | 7,772 | 7,702 | | | | | | 7,702 | 7,772 | 15,474 | 15,474 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 19 | 3 | | | | | | 1 | 19 | 4 | 23 | 22 | 1 |
| Fer, gueuse et loupe | 52 | 6 | | | | | | | 52 | 6 | 58 | 58 | |
| " et acier | 596 | 10 | | | | | | | 596 | 10 | 606 | 606 | |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 836 | 407 | 172 | | | | | 5,239 | 1,008 | 5,646 | 6,654 | 1,415 | 5,239 |
| Avoine | 17 | 669 | | | | | | | 17 | 669 | 686 | 686 | |
| Autres produits de moulin | 112 | 9 | | | | | | | 112 | 9 | 121 | 121 | |
| " " paquage | | | | | | | | | | | | | |
| " bois | 86 | 747 | 230 | | | | | | 316 | 747 | 1,063 | 1,063 | |
| Minerai, tous autres | 30 | | | | | | | 10,128 | 30 | 10,128 | 10,158 | 30 | 10,128 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | 14,144 | | 14,144 | 14,144 | | 14,144 |
| Pois | 18 | | | | | | | | 18 | | 18 | 18 | |
| Pétrole | 156 | | | | | | | 32 | 156 | 32 | 188 | 156 | 32 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Volaille, gibier et poisson | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pommes de terre | 23 | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 | 4 | 27 | 27 | ..... |
| Bois de pulpe | ..... | ..... | 483,573 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 483,573 | ..... | 483,573 | 483,573 | ..... |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de service, scié | 24 | 4 | 114,643 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 114,667 | 4 | 114,671 | 114,671 | ..... |
| Bardeaux | 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 | ..... | 23 | 23 | ..... |
| Bois équarri | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sucre et sel | 711 | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 168 | 711 | 174 | 885 | 717 | 168 |
| Blés | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | ..... | 10 | 10 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 150 | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 150 | 10 | 160 | 160 | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fret total | 5,480 | 11,475 | 606,466 | ..... | ..... | ..... | ..... | 128,696 | 611,946 | 140,171 | 752,117 | 623,421 | 128,696 |

TABLEAU 7 (N° 9).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Tous autres animaux | 5 | 200 | | | | | | | 5 | 200 | 205 | 205 | |
| Orge | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 5 | |
| Sarrasin | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | |
| Ciment, briques, etc | 756 | 2,863 | | | | | | | 756 | 2,863 | 3,619 | 3,619 | |
| Houille anthracite | 147 | | | | | | 140 | | 287 | | 287 | 76 | 211 |
| " bitumineuse | 47 | 40,967 | | | | | | | 47 | 40,967 | 41,014 | 41,014 | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 4 | | | | | | | | 4 | | 4 | 4 | |
| Viandes préparées | 8 | | | | | | | | 8 | | 8 | 8 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 1,303 | 15 | | | | | | | 1,303 | 15 | 1,318 | 1,318 | |
| Fruits et légumes | 1,209 | | | | | | | | 1,209 | | 1,209 | 1,209 | |
| Foin | 2,528 | | | | | | | | 2,528 | | 2,528 | 2,528 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 14 | 121 | | | | | | | 14 | 121 | 135 | 135 | |
| Fer—gueuse et loupe | 22 | 3 | | | | | | | 22 | 3 | 25 | 25 | |
| Fer et acier, autres | 63 | 76 | | | | | | | 63 | 76 | 139 | 139 | |
| Bestiaux | 15 | | | | | | | | 15 | | 15 | 15 | |
| Marchandises | 988 | 194 | | | | | 4 | | 992 | 194 | 1,186 | 1,182 | 4 |
| Avoine | 3,780 | | | | | | | | 3,780 | | 3,780 | 3,780 | |
| Autres produits de moulin | 522 | | | | | | | | 522 | | 522 | 522 | |
| " " de paquage | 283 | 3 | | | | | | | 283 | 3 | 286 | 286 | |
| " bois | 365 | 980 | | | | | 2 | | 367 | 980 | 1,347 | 1,345 | 2 |
| Minerai, tous autres | | 3,603 | | | | | 72 | | 72 | 3,603 | 3,675 | 3,603 | 72 |
| " de cuivre | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 6 | |
| " de fer | 158 | | | | | | | | 158 | | 158 | 158 | |
| Pois | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Pétrole | 403 | 42 | | | | | | | 403 | 42 | 445 | 445 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes de terre | 218 | 2,314 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 218 | 2,314 | 2,532 | 2,532 | ..... |
| Volaille, gibier et poisson | 6,242 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,242 | 1 | 6,243 | 6,243 | ..... |
| Bois de pulpe | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 2 | ..... |
| Bois de service, scié | 5,125 | 509 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,125 | 509 | 5,634 | 5,634 | ..... |
| Bardeaux | 506 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 506 | ..... | 506 | 506 | ..... |
| Bois équarri | 371 | 157 | ..... | ..... | ..... | ..... | 408 | ..... | 779 | 157 | 936 | 528 | 408 |
| Sucre et sel | 1,776 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,776 | 2 | 1,778 | 1,778 | ..... |
| Blé | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 292 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 295 | 2 | 297 | 294 | 3 |
| Laine | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... |
| Fret total | 27,169 | 52,052 | ..... | ..... | ..... | ..... | 629 | ..... | 27,798 | 52,052 | 79,850 | 79,150 | 700 |

TABLEAU 7 (N° 10).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la Cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 30 | 5 | | | | | | | 30 | 5 | 35 | 35 | |
| Tous autres animaux | 27 | 91 | | | | | | | 27 | 91 | 118 | 118 | |
| Orge | | 348 | | | | | | | | 348 | 348 | 348 | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 32,825 | 880 | | | | | | | 32,825 | 880 | 33,705 | 33,705 | |
| Houille anthracite | | | | | | | 672 | 573 | 672 | 573 | 1,245 | | 1,245 |
| " bitumineuse | | | | | | | | 21,360 | | 21,360 | 21,360 | | 21,360 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | |
| Viandes préparées | 65 | 160 | | | | | | | 65 | 160 | 225 | 225 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | | | | | | | | | | | | | |
| Fruits et légumes | 15 | 130 | | | | | | | 15 | 130 | 145 | 145 | |
| Foin | | | | | | | | | | | | | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 207 | 58 | | | | | | | 207 | 58 | 265 | 265 | |
| Fer, gueuse et loupe | 370 | 25 | | | | | | | 370 | 25 | 395 | 395 | |
| " et acier, tous autres | 952 | 683 | | | | | | | 952 | 683 | 1,635 | 1,272 | 363 |
| Bestiaux | 4 | 2 | | | | | | | 4 | 2 | 6 | 6 | |
| Marchandises | 9,241 | 3,072 | | | | | | 2 | 9,241 | 3,074 | 12,315 | 12,303 | 12 |
| Avoine | | 277 | | | | | | | | 277 | 277 | 277 | |
| Autres produits de moulin | | 10 | | | | | | | | 10 | 10 | 10 | |
| " " de paquage | 165 | 155 | | | | | | | 165 | 155 | 320 | 320 | |
| " bois | 100 | | 204 | | | | | | 304 | | 304 | 304 | |
| Minerai, tous autres | 26,928 | 550 | | | | | | | 26,928 | 550 | 27,478 | 27,478 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | 385 | 300 | | | | | | | 385 | 300 | 685 | 683 | 2 |
| Volaille, gibier et poisson | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes de terre | 10 | 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 35 | 45 | 45 | ..... |
| Bois de pulpe | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de service, scié | 116 | ..... | 202 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 318 | ..... | 318 | 318 | ..... |
| Bardeaux | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 2 | ..... |
| Bois équarri | 30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30 | ..... | 30 | 30 | ..... |
| Sucre et sel | 240 | 100 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 240 | 100 | 340 | 285 | 55 |
| Blé | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 300 | 360 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 300 | 360 | 660 | 660 | ..... |
| Laine | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | 20 | 20 | ..... |
| Fret total | 72,034 | 7,244 | 406 | ..... | ..... | ..... | 672 | 21,935 | 73,112 | 29,179 | 102,291 | 79,254 | 23,037 |

TABLEAU 7 (N° 11).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports caanadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 194 | 39 | | | | | | | 194 | 39 | 233 | 233 | |
| Tous autres animaux | 113 | 2,720 | | | | | | | 113 | 2,720 | 2,833 | 2,833 | |
| Orge | 59 | | | | | | | | 59 | | 59 | 59 | |
| Sarrasin | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 10 | |
| Ciment, briques, etc | 1,829 | 40,241 | | | | | | | 1,829 | 40,241 | 42,070 | 42,070 | |
| Houille anthracite | 784 | | | | | | 3,922 | | 4,706 | | 4,706 | 124 | 4,582 |
| " bitumineuse | 25,995 | 10 | | | | | | | 25,995 | 10 | 26,005 | 26,005 | |
| Coke | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Maïs | 47 | | | | | | | | 47 | | 47 | 47 | |
| Viandes préparées | 7 | 6 | | | | | | | 7 | 6 | 13 | 13 | |
| Lin | 14 | | | | | | | | 14 | | 14 | 14 | |
| Farine | 1,017 | 94 | | | | | | | 1,017 | 94 | 1,111 | 1,111 | |
| Fruits et légumes | 307 | 500 | | | | | | | 307 | 500 | 807 | 807 | |
| Foin | 106 | 1,246 | | | | | | | 106 | 1,246 | 1,352 | 1,352 | |
| Peaux et cuir | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Ustensiles de ménage | 106 | 54 | | | | | | | 106 | 54 | 160 | 160 | |
| Fer, gueuse et loupe | 662 | 1 | | | | | | | 662 | 1 | 663 | 663 | |
| " et acier, tous autres | 1,189 | 41 | 20 | | | | | | 1,209 | 41 | 1,250 | 1,250 | |
| Bestiaux | 29 | 497 | | | | | | | 29 | 497 | 526 | 526 | |
| Marchandises | 9,120 | 3,782 | 20 | | | | 697 | | 9,837 | 3,782 | 13,619 | 12,922 | 697 |
| Avoine | 135 | 245 | | | | | | | 135 | 245 | 380 | 380 | |
| Autres produits de moulin | 51 | 593 | | | | | | | 51 | 593 | 644 | 644 | |
| " " paquage | 207 | 22 | 10 | | | | | | 217 | 22 | 239 | 239 | |
| " bois | | 33,313 | | 230 | | | | | | 33,543 | 33,543 | 33,543 | |
| Minerai, tous autres | | 36 | | | | | 556 | | 556 | 36 | 592 | 36 | 556 |
| " " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | 3 | | | | | | | | 3 | | 3 | 3 | |
| Pétrole | 698 | 170 | 10 | | | | | | 708 | 170 | 878 | 878 | |
| Volaille, gibier et poisson | | 112 | | | | | | | | 112 | 112 | 112 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes de terre | 307 | 832 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 307 | 832 | 1,139 | 1,139 | ..... |
| Bois de pulpe | 603 | 175 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 603 | 175 | 778 | 778 | ..... |
| Seigle | 36 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 36 | ..... | 36 | 36 | ..... |
| Bois de service, scié | 280 | 154,657 | ..... | 42,103 | ..... | ..... | ..... | ..... | 280 | 196,760 | 197,040 | 197,040 | ..... |
| Bardeaux | ..... | 439 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 439 | 439 | 439 | ..... |
| Bois équarri | ..... | 225 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 225 | 225 | 225 | ..... |
| Sucre et sel | 4,112 | 65 | 85 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,197 | 65 | 4,262 | 4,262 | ..... |
| Blé | 119 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 119 | ..... | 119 | 119 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 990 | 23 | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 995 | 23 | 1,018 | 1,018 | ..... |
| Laine | ..... | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | 10 | ..... |
| Fret total | 49,131 | 240,150 | 150 | 42,333 | ..... | ..... | 5,175 | ..... | 54,456 | 282,483 | 336,939 | 331,104 | 5,835 |

TABLEAU 7 (N° 12).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 188 | 97 | | | | | | | 188 | 97 | 285 | 285 | |
| Tous autres animaux | 514 | 888 | | | | | | | 514 | 888 | 1,402 | 1,402 | |
| Orge | | 30 | | | | | | | | 30 | 30 | 30 | |
| Sarrasin | 7 | | | | | | | | 7 | | 7 | 7 | |
| Ciment, briques, etc. | 5,767 | 11,895 | | | | | | | 15,767 | 11,895 | 27,662 | 27,662 | |
| Houille anthracite | 189 | 157 | | | | | 1,787 | 7,314 | 1,976 | 7,471 | 9,447 | 205 | 9,242 |
| " bitumineuse | 1,371 | 26 | | | | | | 4,789 | 1,371 | 4,815 | 6,186 | 1,377 | 4,809 |
| Coke | 12 | | | | | | | | 12 | | 12 | 12 | |
| Maïs | 2 | 60 | | | | | | 40 | 2 | 100 | 102 | 62 | 40 |
| Viandes préparées | 13 | 5 | | | | | | | 13 | 5 | 18 | 18 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 67 | 243 | | | | | | | 67 | 243 | 310 | 310 | |
| Fruits et légumes | 159 | 45 | | | | | 40 | | 199 | 45 | 244 | 204 | 40 |
| Foin | 1,322 | 152 | | | | | | | 1,322 | 152 | 1,474 | 1,474 | |
| Peaux et cuir | 2 | 2 | | | | | | | 2 | 2 | 4 | 4 | |
| Ustensiles de ménage | 64 | 82 | | | | | | | 64 | 82 | 146 | 146 | |
| Fer-gueuse et loupe | 394 | 116 | | | | | | | 394 | 116 | 510 | 510 | |
| " et acier, tous autres | 1,081 | 91 | | | | | | | 1,081 | 91 | 1,172 | 1,172 | |
| Bestiaux | 6 | 6 | | | | | | | 6 | 6 | 12 | 12 | |
| Marchandises | 5,078 | 2,771 | | | | | | 1 | 5,078 | 2,772 | 7,850 | 7,850 | |
| Avoine | 30 | 277 | | | | | | | 30 | 277 | 307 | 307 | |
| Autres produits de moulin | 30 | 108 | | | | | | | 30 | 108 | 138 | 138 | |
| " " paquage | 203 | 66 | | | | | | | 203 | 66 | 269 | 269 | |
| " bois | 4,844 | 987 | | | | | | 1 | 4,844 | 988 | 5,832 | 5,832 | |
| Minerai, tous autres | 369 | 950 | 70 | | | | | | 439 | 950 | 1,389 | 1,389 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Pois | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pétrole | 449 | 261 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 449 | 261 | 710 | 710 | ..... |
| Volaille, gibier et poisson | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8 | ..... | 8 | 8 | ..... |
| Pommes de terre | 179 | 26 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 179 | 26 | 205 | 205 | ..... |
| Bois de pulpe | 84 | 1,626 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 84 | 1,626 | 1,710 | 1,710 | ..... |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de service | 7,615 | 10,737 | 324 | 252 | ..... | ..... | ..... | 3 | 7,939 | 10,992 | 18,931 | 18,931 | ..... |
| Bardeaux | 178 | 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 178 | 75 | 253 | 253 | ..... |
| Bois équarri | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... |
| Sucre et sel | 3,281 | 358 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,281 | 358 | 3,639 | 3,639 | ..... |
| Blé | 15 | 806 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 | 806 | 821 | 821 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 597 | 71 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 597 | 71 | 668 | 668 | ..... |
| Laine | 1 | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 16 | 17 | 17 | ..... |
| Fret total | 44,120 | 33,033 | 394 | 252 | ..... | ..... | 1,827 | 12,148 | 46,341 | 45,433 | 91,774 | 77,643 | 14,131 |

TABLEAU 7 (N° 13).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de la navigation en 1909.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 4 | 20 | | | | | | | 4 | 20 | 24 | 24 | |
| Tous autres animaux | 34 | 53 | | | | | | | 34 | 53 | 87 | 87 | |
| Orge | 4 | | | | | | | | 4 | | 4 | 4 | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 527 | 224 | | | | | | | 527 | 224 | 751 | 751 | |
| Houille anthracite | 37 | 24 | | | | | | | 37 | 24 | 61 | 61 | |
| " bitumineuse | 42 | | | | | | | | 42 | | 42 | 42 | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 44 | 21 | | | | | | | 44 | 21 | 65 | 65 | |
| Fruits et légumes | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Foin | 21 | | | | | | | | 21 | | 21 | 21 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 45 | 20 | | | | | | | 45 | 20 | 65 | 65 | |
| Fer-gueuse et loupe | | | | | | | | | | | | | |
| Fer et acier, tous autres | | 14 | | | | | | | | 14 | 14 | 14 | |
| Bestiaux | 45 | 13 | | | | | | | 45 | 13 | 58 | 58 | |
| Marchandises | 637 | 336 | | | | | | | 637 | 336 | 973 | 973 | |
| Avoine | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 19 | |
| Autres produits de moulin | 16 | 29 | | | | | | | 16 | 29 | 45 | 45 | |
| " de paquage | 42 | | | | | | | | 42 | | 42 | 42 | |
| Autres bois | 13,179 | 14,972 | | | | | | | 13,179 | 14,972 | 28,151 | 28,151 | |
| Minerai, tous autres | 4 | 1,714 | | | | | | | 4 | 1,714 | 1,718 | 1,718 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | 11 | | | | | | | | 11 | | 11 | 11 | |
| Pois | 64 | | | | | | | | 64 | | 64 | 64 | |
| Pétrole | 15 | 4 | | | | | | | 15 | 4 | 19 | 19 | |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | 167 | 1 | | | | | | | 167 | 1 | 168 | 168 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de pulpe | 539 | 19,052 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 539 | 19,052 | 19,591 | 19,591 | ..... |
| Seigle | 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 | ..... | 18 | 18 | ..... |
| Bois de service, scié | 1,044 | 4,701 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,044 | 4,701 | 5,745 | 5,745 | ..... |
| Bardeaux | 45 | 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 | 75 | 120 | 120 | ..... |
| Bois équarri | 631 | 848 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 631 | 848 | 1,479 | 1,479 | ..... |
| Sucre et sel | 14 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 2 | 16 | 16 | ..... |
| Blé | 559 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 559 | ..... | 559 | 559 | ..... |
| Vins, liqueurs bières | 10 | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 8 | 18 | 18 | ..... |
| Laine | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 2 | ..... |
| Fret total | 17,819 | 42,133 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17,819 | 42,133 | 59,952 | 59,952 | ..... |

TABLEAU 8.—ÉTAT indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes qui ont

CANAL DU SAUT-

CANADIENS.

| Classe | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 5,000 à 5,142 tonnes | 1 | 5,142 | 1 | 5,000 à —— tonnes | .... | ..... |
| 2 | 4,000 " 5,000 " | 1 | 4,361 | 2 | 4,000 " 5,000 " | .... | ..... |
| 3 | 3,000 " 4,000 " | 2 | 6,775 | 3 | 3,000 " 4,000 " | .... | ..... |
| 4 | 2,000 " 3,000 " | 6 | 17,333 | 4 | 2,000 " 3,000 " | .... | ..... |
| 5 | 1,000 " 2,000 " | 57 | 75,254 | 5 | 1,000 " 2,000 " | .... | ..... |
| 6 | Moins de 1,000 " | 61 | 20,278 | 6 | Moins de 1,000 " | 4 | 3,244 |
| | Total | 128 | 129,143 | | Total | 4 | 3,244 |

CANAL

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,579 tonnes | 66 | 61,058 | 1 | 250 à 989 tonnes | 14 | 7,585 |
| 2 | 200 " 249 " | 2 | 430 | 2 | 200 " 249 " | 3 | 675 |
| 3 | 150 " 199 " | 4 | 675 | 3 | 150 " 199 " | 4 | 670 |
| 4 | 100 " 149 " | 4 | 450 | 4 | 100 " 149 " | 6 | 600 |
| 5 | 50 " 99 " | 6 | 460 | 5 | 50 " 99 " | 1 | 50 |
| 6 | Moins de 50 " | 15 | 625 | 6 | Moins de 50 " | 1 | 15 |
| | Total | 97 | 63,698 | | Total | 29 | 9,595 |

CANAUX

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,597 tonnes | 46 | 48,242 | 1 | 250 à 1,184 tonnes | 79 | 33,141 |
| 2 | 200 " 249 " | 7 | 1,520 | 2 | 200 " 249 " | 7 | 1,475 |
| 3 | 150 " 199 " | 7 | 1,145 | 3 | 150 " 199 " | 59 | 9,605 |
| 4 | 100 " 149 " | 10 | 1,185 | 4 | 100 " 149 " | 87 | 10,525 |
| 5 | 50 " 99 " | 22 | 1,625 | 5 | 50 " 99 " | 64 | 5,055 |
| 6 | Moins de 50 " | 36 | 706 | 6 | Moins de 50 " | 6 | 255 |
| | Total | 128 | 54,423 | | Total | 302 | 60,056 |

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 372 tonnes | 4 | 1,334 | 1 | 250 à —— tonnes | ... | ..... |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 149 " | 5 | 1,025 |
| 3 | 150 " 200 " | 1 | 185 | 3 | 150 " 200 " | 39 | 6,375 |
| 4 | 100 " 149 " | 1 | 100 | 4 | 100 " 149 " | 52 | 6,650 |
| 5 | 50 " 99 " | 8 | 530 | 5 | 50 " 99 " | 17 | 1,290 |
| 6 | Moins de 50 " | 36 | 609 | 6 | Moins de 50 " | 11 | 286 |
| | Total | 50 | 2,758 | | Total | 124 | 15,626 |

passé par les canaux suivants pendant la saison de navigation en 1909.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAINS.

| Classe | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 5,000 à 6,498 tonnes | 50 | 270,666 | 1 | 5,000 à —— tonnes | .... | ..... |
| 2 | 4,000 " 5,000 " | 77 | 308,184 | 2 | 4,000 " 4,725 " | 3 | 13,839 |
| 3 | 3,000 " 4,000 " | 137 | 464,262 | 3 | 3,000 " 4,000 " | 6 | 19,540 |
| 4 | 2,000 " 3,000 " | 45 | 123,158 | 4 | 2,000 " 3,000 " | 6 | 14,962 |
| 5 | 1,000 " 2,000 " | 59 | 96,016 | 5 | 1,000 " 2,000 " | 5 | 7,148 |
| 6 | Moins de 1,000 " | 51 | 19,905 | 6 | Moins de 1,000 " | 6 | 3,348 |
| | Total | 419 | 1,282,191 | | | 26 | 58,837 |

WELLAND.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,673 tonnes | 55 | 49,912 | 1 | 250 à 1,310 tonnes | 10 | 1,925 |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | 1 | 200 |
| 3 | 150 " 199 " | 2 | 340 | 3 | 150 " 199 " | 1 | 160 |
| 4 | 100 " 149 " | 1 | 120 | 4 | 100 " 149 " | .... | ..... |
| 5 | 50 " 99 " | 9 | 750 | 5 | 50 " 99 " | 4 | 290 |
| 6 | Moins de 50 " | 17 | 420 | 6 | Moins de 50 " | 1 | 35 |
| | | 84 | 51,542 | | | 17 | 2,610 |

DU SAINT-LAURENT.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,609 tonnes | 29 | 24,552 | 1 | 250 à 796 tonnes | 10 | 5,256 |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | .... | ..... |
| 3 | 150 " 199 " | .... | ..... | 3 | 150 " 199 " | .... | ..... |
| 4 | 100 " 149 " | 1 | 135 | 4 | 100 " 149 " | 41 | 4,430 |
| 5 | 50 " 99 " | 3 | 235 | 5 | 50 " 99 " | 88 | 8,240 |
| 6 | Moins de 50 " | 4 | 88 | 6 | Moins de 50 " | 3 | 63 |
| | | | 25,010 | | | 142 | 17,989 |

CHAMBLY.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à —— tonnes | .... | ..... | 1 | 250 à —— tonnes | .... | ..... |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | .... | ..... |
| 3 | 150 " 200 " | .... | ..... | 3 | 150 " 200 " | 9 | 1,410 |
| 4 | 100 " 149 " | .... | ..... | 4 | 100 " 149 " | 440 | 45,905 |
| 5 | 50 " 99 " | .... | ..... | 5 | 50 " 99 " | 199 | 18,630 |
| 6 | Moins de 50 " | 9 | 174 | 6 | Moins de 50 " | 2 | 23 |
| | Total | 9 | 174 | | Total | 650 | 65,968 |

# ANNEXE

# CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit :—

*Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.)*

| | Milles. |
|---|---|
| 1. Canal Lachine | 8½ |
| Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent | 16 |
| 2. Canal Soulanges | 14 |
| Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent | 33 |
| 3. Canal Cornwall | 11 |
| Fleuve Saint-Laurent | 5 |
| 4. Canal de la Pointe-Farran | 1½ |
| Fleuve Saint-Laurent | 10 |
| 5. Canal du Rapide Plat | 3⅜ |
| Fleuve Saint-Laurent | 4 |
| 6. Canal des Galops | 7⅓ |
| Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario | 236 |
| 7. Canal Welland | 26¾ |
| Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc. | 580 |
| 8. Canal du Saut-Sainte-Marie | 1¼ |
| Du lac Supérieur à Port-Arthur | 266 |
| Total | 1,223 1/12 |
| A Duluth | 1,357 |
| Chicago | 1,286 |

*Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.*

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Sainte-Ours.

*Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.*

1. Canal Rideau.

*Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.*

1. Canal de la Trent (non terminé).

*Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.*

1. Canal de Saint-Pierre.

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du Détroit de Belle Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :— Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

## CANAL LACHINE.

| | |
|---|---|
| Première construction commencée en | 1821 |
| " " terminée en | 1825 |
| Premier agrandissement commencé en | 1843 |
| " " terminé en | 1848 |
| Deuxième agrandissement commencé en | 1873 |
| " " terminé en | 1901 |
| Longueur du canal | 8½ milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 5 |
| Dimensions des écluses | 270 pieds par 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 45 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses | 18 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses | 14 " |
| Largeur moyenne du canal neuf | 150 " |

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 936 milles du détroit de Belle-Isle.

## CANAL DE SOULANGES.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1892 |
| Ouvert au trafic en | 1899 |
| Longueur du canal | 14 milles statutaires. |
| Nombre d'écluses d'ascension | 4 |
| " " de prise d'eau | 1 |
| Dimension des écluses | 280 pieds x 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | 84 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 15 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface | 164 " |
| Nombre de lumières à arc | 219 de 2,000 bougies chacune. |

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

## CANAL DE CORNWALL.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert d'abord en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1897 |
| " terminé en | 1900 |
| Longueur du canal | 11 milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 6 |
| Dimension des écluses | 270 pieds x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 48 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 164 " |

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

### CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1897 |
| Agrandissement terminé en | 1900 |
| Longueur du canal | 1½ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Nouvelle écluse | 800 x 45 pieds. |
| Ancienne écluse | 200 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | 3½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse | 14 " |
| Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 90 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 154 " |

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Le vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1884 |
| " terminé en | 1897 |
| Longueur du canal | 3⅔ milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimension des écluses | 270 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 11½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| " du canal à la surface | 152 |

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord en | 1844 |
| Ouvert en | 1846 |
| Agrandissement commencé en | 1888 |
| " terminé en | 1903 |
| Longueur du canal | $7\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 3 |
| Dimension des écluses. { dont une est une écluse | 2–270 x 45 pieds. |
| Dimension des écluses. { de prise d'eau. | 1–800 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | $15\frac{1}{2}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 144 " |

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

## CANAL MURRAY.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1882 |
| " terminée en | 1890 |
| Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest | $5\frac{1}{6}$ milles. |
| Largeur au fond | 80 pieds. |
| Largeur à la surface de l'eau | 120 |
| Profondeur à compter du plus bas niveau du lac | 11 |
| Pas d'écluses. | |

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

## CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

| | Ancienne ligne. | Ligne agrandie ou nouvelle. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | $27\frac{1}{2}$ milles. | $26\frac{3}{4}$ milles |
| Portes auxiliaires (autrefois 3). | | 2 |
| Nombre d'écluses. { d'ascension | 26 | 25 |
| Nombre d'écluses. { de prise d'eau | 1 | 1 |
| Dimensions | 1 écluse 200 x 45<br>1 " 200 x 45<br>1 (de partage) 230 x 45<br>24 écluses 150 x 45 | 270 pieds x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | $326\frac{3}{4}$ pieds | $326\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | $10\frac{1}{4}$ " | 14 " |

| | |
|---|---|
| Construction commencée à 10 pieds 3 pouces en | 1824 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé à 14 pieds en | 1872 |
| " terminé en | 1887 |

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal— | |
| De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland | 2,622 pieds. |
| Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc | 300 " |
| De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara | 1,020 " |
| Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson | 2 " |
| Dimension des écluses | 150 x 26½ pieds. |
| Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland | 10 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " 10 pouces. |

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 21 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 1 de 150 x 26½ pieds.<br>1 de 200 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | 7 à 8 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 pieds. |

BRANCHE DE PORT-WELLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 1¾ milles. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 185 x 45 pieds. |
| Ascension totale par l'écluse | 7½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 11 " |

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1888 |
| Ouvert au trafic | 1895 |
| Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée | 5,967 pieds. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 900 x 60 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau) | 20 pieds et 3 pouces. |
| Ascension totale | 18 " |
| Largeur du canal au fond | 141 " 8 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 150 " |

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

## MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

*Canaux de l'Ottawa.*

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

| Sections de navigation. | Distances intermédiaires. | Distances totales à partir de Montréal. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Canal Lachine | 8½ | |
| Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne | 15 | 23 |
| Ecluse Sainte-Anne et jetées | ⅛ | 23 |
| De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon | 27 | 50 |
| Canal de Carillon | ¾ | 51 |
| Du canal de Carillon au canal de Grenville | 6¼ | 57 |
| Canal de Grenville | 5¾ | 63 |
| Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau | 56 | 119 |
| Navigation du Rideau aboutissant à Kingston | 126¼ | 245 |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1814 |
| " terminée | 1816 |
| Reconstruction en bois | 1833 |
| " en maçonnerie | 1843 |

| | Ancienne écluse. | Nouvelle écluse. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | ⅛ mille | ⅛ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 | 1 |
| Dimension de l'écluse | 190 x 45 pieds. | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | 3 pieds. | 3 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 6 pieds. | 9 pieds. |

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

## CANAL DE CARILLON.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1819 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé en | 1871 |
| " terminé en | 1887 |
| Longueur du canal | $\frac{3}{4}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | 16 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 110 " |

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

## CANAL DE GRENVILLE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1819 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé en | 1871 |
| " terminé en | 1887 |
| Longueur du canal | $5\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 5 " |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | $43\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 40 à 50 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 50 à 80 " |

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1826 |
| " terminée en | 1832 |

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

| | |
|---|---|
| Longueur navigable | $126\frac{1}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston | 35 d'ascension. 14 de chute. |
| Eclusage total...$446\frac{1}{2}$ pds | $282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. à l'eau haute |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds. |
| Profondeur navigable sur les différents biefs | $4\frac{1}{2}$ " |
| Largeur du canal au fond | 60 pieds dans la terre. 54 " le roc. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 80 " la terre |

## CANAL DE PERTH.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1883. |
| " terminée en | 1892. |
| Longueur du canal | 7 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 26 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds 6 pouces. |
| Longueur du barrage | 200 pieds. |
| Largeur du canal au fond | 40 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 40 " dans le roc.<br>60 " " l'argile |

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

## RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel, à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

| Sections de navigation. | Distances intermédiaires. | Distances totales. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| De Sorel à l'écluse de Saint-Ours | 14 | 14 |
| De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly | 32 | 46 |
| Canal Chambly | 12 | 58 |
| Du canal Chambly à la frontière | 23 | 81 |
| De la frontière au canal Champlain | 111 | 192 |
| Du canal Champlain à la jonction du canal Erié | 66 | 258 |
| De la jonction du canal Erié à Albany | 7 | 265 |
| D'Albany à New-York | 146 | 411 |

## ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1844 |
| " terminée en | 1849 |
| Longueur | $\frac{1}{8}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 5 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 pieds à l'eau basse. |
| Longueur du barrage dans le chenal de l'est | 300 " " |
| " " " l'ouest | 690 " " |

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 32 milles.

## CANAL DE CHAMBLY.

| | | |
|---|---|---|
| Construction commencée en | | 1831 |
| " terminée en | | 1843 |
| Longueur du canal | | 12 milles. |
| Nombre d'écluses | | 9 |
| Dimensions des écluses :— | | |
| Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean | 122 pieds | de 22½ à 24 pieds de large. |
| " d'ascension n° 2 | 124 " | |
| " " 3, 4, 5, 6 | 118 " | |
| " " 7, 8, 9, écluses accolées | 125 " | |
| Ascension totale par les écluses | 74 " | |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 " | |
| Largeur du canal au fond | 36 " | |
| " " à la surface de l'eau | 60 " | |

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

## CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers

le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

| | Navigables. Milles. | Innavigables. Milles. |
|---|---|---|
| De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles | — | 9 |
| Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing | 19½ | — |
| De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely | — | 14½ |
| Du barrage des chutes de Heely à Peterboro' | 51¾ | — |
| De Peterboro' à Lakefield | — | 9½ |
| De Lakefield à un point au delà du lac du Baume | 61 | — |
| | 132¼ | 33 |
| Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume | | 165¼ |
| De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog | | 27 |

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4″ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2 écluses | à | Fénelon | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ | profondeur d'eau sur les buscs. |
| 1 " | | Lindsay | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ | " " |
| 1 " | | Bobcaygeon | 134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″ | " " |
| 1 " | | Buckhorn | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″ | " " |
| 1 " | | Lovesick | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″ | " " |
| 2 " | | Burleigh | 134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″ | " " |
| 1 " | | Pointe Young | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ | " " |
| 1 " | | Peterboro' | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″ | profondeur d'eau sur les buscs |
| 1 " | | Hastings | 134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″ | " " |
| 1 " | | Chisholms | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″ | " " |

## CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée..... 1854
Construction terminée..... 1869
Agrandissement commencé..... 1875
" terminé..... 1881
Longueur du canal.....Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau..50 pieds.
Ecluse .....Une écluse de marée, 4 portes doubles
Dimensions.....200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .....18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal.....19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée
dans la baie Saint-Pierre.....4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée..... 1842
" terminée..... 1845
Longueur du canal.....12 milles statutaires.
Nombre d'écluses.....9
Dimensions des écluses.....200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....9
Largeur du canal au fond.....80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

## CANAUX PLUS ANCIENS.

Trois canaux ont précédé le canal de Beauharnois. Ce sont :

### CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée..... 1779
" terminée..... 1780

### CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée..... 1779
" terminée ..... 1780

### CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée..... 1782
" terminée..... 1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814 on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient :

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1825 |
| " terminée | 1832 |

CANAL DESJARDINS.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1826 |
| " terminée | 1837 |

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de 7½ pieds.

## NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES.

### DU DÉTROIT DE BELLE-ISLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR PAR EAU.

| De | A | Sections de navigation. | Milles statutaires. Intermédiaires. | Milles statutaires. Total jusqu'au détroit de Belle-Isle. |
|---|---|---|---|---|
| Détroit de Belle-Isle | Cap Whittle | Golfe Saint-Laurent | 240 | 240 |
| Cap Whittle | Pointe Ouest, Anticosti | " | 201 | 441 |
| Pointe-Ouest, Anticosti | Pointe-au-Père | Fleuve Saint-Laurent | 202 | 643 |
| Pointe-au-Père | Rimouski | " | 6 | 649 |
| Rimouski | Bic | " | 12 | 661 |
| Bic | Ile Verte | " | 39 | 700 |
| Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay) | Québec | " | 126 | 826 |
| Québec | Trois-Rivières | " tête de marée | 74 | 900 |
| Trois-Rivières | Montréal | " | 86 | 986 |
| Montréal | Lachine | Canal Lachine | 8½ | 994½ |
| Lachine | Pointe de la Cascade | Lac Saint Louis | 16 | 1,009¾ |
| Pointe de la Cascade | Coteau-Landing | Canal S langes | 14 | 1,021 |
| Coteau-Landing | Cornwall | Lac Saint-Louis | 30 | 1,053¾ |
| Cornwall | Dickson's-Landing | Canal Cornwall | 11½ | 1,065¼ |
| Dickson's-Landing | Pointe Farran | Fleuve Saint-Laurent | 5 | 1,070¼ |
| Pointe Farran | Extrém. supér. de l'île Croyle | Pointe Farran | ¾ | 1,071 |
| Ext. supér. de l'île Croyle | Williamsburg ou Morrisburg | Fleuve Saint-Laurent | 10½ | 1,081½ |
| Williamsburg | Rapide Plat | Canal du Rapide Plat | 4 | 1,085½ |
| Rapide Plat | Village de la Pointe Iroquois | Fleuve Saint-Laurent | 4½ | 1,090 |
| Village de la Pte-Iroquois | Extrém. supér. de la Presqu'Ile | Canal de la Pte Iroquois | 3 | 1,093 |
| Presqu'Ile | Pointe Cardinal, Edwardsburg | Canal de la Jonction | 2⅝ | 1,095⅝ |
| Pointe Cardinal | Tête des Rapides des Galops | Canal des Galops | 2 | 1,097⅝ |
| Rapides des Galops | Prescott | Fleuve Saint-Laurent | 7⅜ | 1,105 |
| Prescott | Kingston | " | 59 | 1,164 |
| Kingston | Port-Dalhousie | Lac Ontario | 170 | 1,334 |
| Port-Dalhousie | Port-Colborne | Canal Welland | 26¾ | 1,360¾ |
| Port-Colborne | Amherstburg | Lac Erié | 232 | 1,592¾ |
| Amherstburg | Windsor | Rivière Détroit | 18 | 1,610¾ |
| Windsor | Pied de l'île Sainte-Marie | Lac Saint-Clair | 25 | 1,635¾ |
| Pied de l'île Sainte-Marie | Sarnia | Rivière Saint-Clair | 33 | 1,668¾ |
| Sarnia | Pied de l'île Saint-Joseph | Lac Huron | 270 | 1,938¾ |
| Pied de l'île Saint-Joseph | Pied du Saut-Sainte-Marie | Rivière Sainte-Marie | 47 | 1,885¾ |
| Saut-Sainte-Marie | Tête du Saut-Sainte-Marie | Canal du Saut-Ste-Marie | 1 | 1,986¾ |
| Tête du Saut-Sainte-Marie | Pointe aux Pins | Rivière Sainte-Marie | 7 | 1,993¾ |
| Pointe aux Pins | Port-Arthur | Lac Supérieur | 266 | 2,259¾ |
| Port-Arthur au lac Shebandowan | | | 45 | |
| Lac Shebandowan à l'angle Nord-Ouest | | | 312 | |
| Angle Nord-Ouest à Winnipeg | | | 95 | |
| Pointe aux Pins à Duluth | | | 390 | |

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Isle à la tête du lac Supérieur, 73½ milles sont de navigation artificielle et 2,188¾ de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Isle à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la tête de marée est d'environ 600 pieds.

Le voyage par bateau à vapeur de Collingwood à Port-Arthur est de 510 milles ; de Depot-Harbor à Port-Arthur de 510 milles ; à Duluth de 644 milles ; à Chicago, de 525 milles, et à Milwaukee, de 442 milles.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

| N° de la station. | Nom de la station. | Distances d'Ottawa. | Ecluses. | | Barrages. | | | Longueur en milles du canal artificiel à chaque station. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | No. | Ascens'n à l'eau basse. | No. | Longueur. | Hauteur. | |
| | | Milles. | | Montée. pds. pcs. | | Pieds. | Pieds. | |
| 1 | Ottawa | 0 | 8 | 82 0 | 3 | 230<br>1,320<br>1,616 | 13<br>33<br>14 | |
| 2 | Hartwell | 4¼ | 2 | 22 0 | .... | 100 | 28 | 4·00 |
| 3 | Hogsback | 5½ | 2 | 13 6 | 1 | 320 | 60 | |
| 4 | Black-Rapids | 9½ | 1 | 10 0 | 1 | 300 | 12 | 0·13 |
| 5 | Long-Island | 14¾ | 3 | 27 0 | 3 | 850 | 68 | 0·13 |
| 6 | Burrit's | 40¾ | 1 | 10 6 | 1 | 240 | 14 | 1·50 |
| 7 | Nicholson | 43¾ | 2 | 15 2 | 1 | 500 | 9 | 0·50 |
| 8 | Clowes | 44½ | 1 | 10 0 | 1 | 481 | 16 | 0·05 |
| 9 | Merrickville | 46¾ | 3 | 25 0 | 1 | 150 | 6 | 0·33 |
| 10 | Maitland | 55 | 1 | 4 9 | 1 | 270 | 8 | 0·13 |
| 11 | Edmunds | 59½ | 1 | 10 10 | 1 | 343 | 8 | 0·66 |
| 12 | Old-Slys | 60½ | 2 | 11 6 | 1 | 250 | 20 | 0·25 |
| 13 | Smith's-Falls | 61½ | 4 | 33 9 | 2 | 600 | 24 | 0·13 |
| 14 | First-Rapids ou Poonamalie | 64 | 1 | 7 9 | 1 | 260 | 5 | 0·25 |
| 15 | Narrows | 83¼ | 1 | 4 0 | 1 | 600 | 9 | 0·06 |
| | Ascension totale à l'eau basse | .... | .... | 292 3 | | | | |
| | | | | Chute. | | | | |
| 16 | Isthmus | 87½ | 1 | 4 0 | .... | ..... | ..... | 1·25 |
| 17 | Chaffey | 92 | 1 | 12 9 | .... | ..... | ..... | 0·13 |
| 18 | Davis | 94½ | 1 | 9 0 | 1 | 300 | 15 | 0·06 |
| 19 | Jones's-Falls | 97¼ | 4 | 60 0 | 1 | 300 | 60 | 0·25 |
| 20 | Brewer's-Upper-Mills | 108¼ | 2 | 19 0 | 1 | 200 | 20 | 1·75 |
| 21 | " Lower-Mills | 110 | 1 | 14 2 | 1 | 200 | 12 | 4·25 |
| 22 | Kingston-Mills | 120¼ | 4 | 46 8 | 1 | 6,042 | 14 | 0·25 |
| 23 | Kingston | 126½ | .... | ..... | ... | ..... | ..... | ..... |
| | Chute totale à l'eau basse | ..... | ... | 165 4 | .... | ..... | ..... | ..... |
| | Total | ..... | 47 | ..... | 24 | 15,472 | ..... | 16·46 |

# INDEX.

## STATISTIQUES DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1909.

INTRODUCTION—

PAGES.

Comparaison du trafic—Canaux .....
Tonnage du fret et des navires durant un certain nombre d'année ..... 7, 12
Etat du grain passé par le canal Welland ..... 13
" " arrivé à Montréal par les ch. de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien. .... 14
" " " par les canaux du Saint-Laurent ..... 14
" du transbordement de grain à Kingston et Prescott ..... 15
" du fret à destination de l'est et de l'ouest ..... 16
" de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; ainsi du fret de ports américains à des ports américains ..... 17
" du nombre des navires et de la quantité totale du fret passé par le canal Welland, ainsi la quantité totale du fret de ports américains à d'autres ports américains pendant un certain nombre d'années ..... 18
" de la quantité totale de fret transporté sur les différentes divisions des canaux ..... 18
" comparatif du trafic par les Etats-Unis, le canal des Chutes Sainte-Marie, et le canal canadien du Saut-Sainte-Marie pour 1908 et 1909 ..... 20, 21

Tableau A.—Etat du fret transporté en montant et en descendant sur le canal de Welland pendant une période d'années ..... 22, 23
" B.—Céréales acquittées à la descente sur le canal Welland pendant un certain nombre d'années ..... 24
" C.—Etat du fret passé sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis ..... 25
" D.—Fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ..... 26, 29
Récapitulation, fret d'entier parcours à destination de l'ouest, canal Wellard ..... 30
" fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, canal Welland ..... 30

Tableau F.—Fret passé à l'est du lac Erié à Montréal ..... 31, 32
" G.— " l'ouest de Montréal au lac Erié ..... 33, 34
" H.— " l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains ..... 35, 36
" L.—Quantité de grain transbordé à Kingston, Prescott et Ogdensburg ..... 37
" M.—Houille passée par le canal Welland de 1885 à 1909 ..... 37
" N.— " " les canaux du St-Laurent de 1885 à 1909 ..... 38
" O.—Quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland à Montréal, et à d'autres ports canadiens et aux ports américains ..... 39, 41

Tableau 1.—Etat comparatif du grand total de fret passé par tous les canaux pour 1907 et 1908. . 42
" 2.—Etat du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par les différents canaux ..... 43
" 3.—Etat sommaire des navires ..... 44, 45, 46, 47
" 4.— " comparatif du trafic pour 1908, 1909 ..... 48, 49
" 5.— " du trafic pour 1909 ..... 50, 51
" 6.—Sommaire du trafic indiquant la quantité totale de chaque article transporté par les canaux ..... 52, 53
" 7.—Canal du Saut-Sainte-Marie, total du trafic, préparé sous forme alphabétique ..... 54, 55

Tableau 7.—Canal Welland, total du trafic, préparé sous forme alphabétique..... 56, 57
" " trafic d'entier parcours " " ..... 58, 59
" " " intermédiaire " " ..... 60, 61
Canaux du Saint-Laurent " " " " ..... 62, 63
" " trafic d'entier parcours " " ..... 64, 65
" " intermédiaire " " ..... 66, 67
Canal Chambly, total du trafic, ordre alphabétique..... 68, 69
" Saint-Pierre " " ..... 70, 71
" Murray " " ..... 72, 73
" Ottawa " " ..... 74, 75
" Rideau " " ..... 76, 77
" de la Vallée de la Trent total du trafic, ordre alphabétique..... 78, 79
Tableau 8.—Etat du tonnage classifié de tous les navires pour 1909..... 80
Annexe.—Canaux canadiens..... 81, 95

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

# STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

## SAISON DE NAVIGATION

## 1910

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1911

N° 20*a*—1911.]

*A Son Excellence le très honorable sir Albert Henry George, comte de Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet; chevalier Grand'Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., gouverneur général du Canada.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport sur la Statistique des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1910.

GEO. P. GRAHAM,
*Ministre des Chemins de fer et Canaux.*

A l'honorab'e George P. Graham,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Dominion pour l'année terminée le 31 décembre 1910.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

*Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.*

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,
15 février 1911.

A. W. CAMPBELL, écr.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint les statistiques des canaux pour l'année expirée le 31 décembre 1910.

On verra qu'il y a eu une autre augmentation sérieuse dans le volume du trafic qui a passé par les canaux du pays. Les marchandises transportées se sont élevées à 42,998,608 tonnes, contre 33,720,748 tonnes en 1909. Cette amélioration de 9,269,860 tonnes est égale à 27.5 pour cent.

Le transport des marchandises s'est réparti entre les divers canaux de la façon qui suit :—

| — | Tonnes. | Augmentation |
|---|---|---|
| Sault Sainte-Marie | 36,395,687 | 8,534,442 |
| Welland | 2,326,290 | 300,339 |
| Saint-Laurent | 2,760,752 | 350,123 |
| Chambly | 669,299 | ..... |
| Saint-Pierre | 85,951 | 6,101 |
| Murray | 177,941 | 75,650 |
| Ottawa | 385,261 | 48,322 |
| Rideau | 134,881 | 43,107 |
| Trent | 46,263 | ..... |
| Saint-André | 8,283 | 8,283 |
| Total | 42,990,608 | 9,366,367 |

On peut expliquer que l'écluse Saint-André qui a été construite en 1909 pour rencontrer le rapide qui porte ce nom sur la rivière Rouge près de Winnipeg, paraît dans la liste des canaux pour la première fois. Le trafic que cette écluse rend possible s'effectue entre le lac Winnipeg et la ville de Winnipeg.

Afin que l'on puisse établir une comparaison avec les années précédentes, et en même temps démontrer l'expansion rapide du transport par eau au Canada, les chiffres relatifs au tonnage pour les derniers dix ans sont ci-dessous donnés :—

| | | |
|---|---|---|
| 1901 | 5,665,259 | tonnes. |
| 1902 | 7,513,197 | " |
| 1903 | 9,203,817 | " |
| 1904 | 8,256,236 | " |
| 1905 | 9,371,744 | " |
| 1906 | 10,523,185 | " |
| 1907 | 20,543,639 | " |
| 1908 | 17,502,820 | " |
| 1909 | 33,720,748 | " |
| 1910 | 42,990,608 | " |

La croissance de la période des cinq premières années a été égale à 65 pour cent, et celle des cinq dernières années a été de 308 pour cent.

Les opérations des trois dernières années réparties entre les divers canaux ont été ainsi qu'il suit :—

| — | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|
| Sault-Sainte-Marie | 12,759,216 | 27,861,245 | 36,395,687 |
| Welland | 1,703,453 | 2,025,951 | 2,326,290 |
| Saint-Laurent | 2,009,102 | 2,410,629 | 2,760,752 |
| Chambly | 503,276 | 752,117 | 669,299 |
| Saint-Pierre | 72,015 | 79,850 | 85,951 |
| Murray | 25,901 | 102,291 | 177,941 |
| Ottawa | 258,527 | 336,939 | 385,261 |
| Rideau | 89,640 | 91,774 | 134,881 |
| Trent | 81,690 | 59,952 | 46,263 |
| Saint-André | ..... | ..... | 8,283 |

Les classes d'articles qui ont constitué le tonnage des deux dernières années avec le volume de chaque classe sont indiquées dans le tableau qui suit :—

| Canaux. | Produits des végétaux. | Produits des animaux. | Manufactures. | Produits des forêts. | Produits des mines. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1909. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Sault-Sainte-Marie | 2,832,388 | 277,887 | 710,360 | 71,129 | 23,969,481 | 27,861,245 |
| Welland | 850,018 | 71,848 | 506,489 | 186,614 | 410,982 | 2,025,951 |
| Saint-Laurent | 718,461 | 68,146 | 472,656 | 509,157 | 642,209 | 2,410,629 |
| Chambly | 780 | 19,612 | 9,560 | 599,330 | 122,835 | 752,117 |
| Saint-Pierre | 3,794 | 14,867 | 7,626 | 8,423 | 45,140 | 79,850 |
| Murray | 628 | 890 | 50,035 | 655 | 50,083 | 102,291 |
| Ottawa | 668 | 8,788 | 64,153 | 232,025 | 31,305 | 336,939 |
| Rideau | 1,268 | 4,101 | 42,642 | 26,727 | 17,036 | 91,774 |
| Trent | 664 | 490 | 1,880 | 55,086 | 1,832 | 59,952 |
| Total | 4,408,669 | 466,629 | 1,865,401 | 1,689,146 | 25,290,903 | 33,720,748 |
| 1910. | | | | | | |
| Sault-Sainte-Marie | 2,530,396 | 304,729 | 862,526 | 100,613 | 32,597,423 | 36,395,687 |
| Welland | 982,346 | 60,880 | 516,333 | 154,737 | 611,994 | 2,326,290 |
| Saint-Laurent | 856,611 | 83,754 | 497,007 | 564,328 | 759,052 | 2,760,752 |
| Chambly | 783 | 23,288 | 21,834 | 496,119 | 127,275 | 669,299 |
| Saint-Pierre | 4,603 | 14,867 | 7,889 | 10,124 | 48,468 | 85,951 |
| Murray | 20 | 4,544 | 162,506 | 3,471 | 7,400 | 177,941 |
| Ottawa | 723 | 8,111 | 72,294 | 268,199 | 35,934 | 385,261 |
| Rideau | 1,433 | 3,576 | 76,299 | 40,026 | 13,547 | 134,881 |
| Trent | 298 | 765 | 8,672 | 35,849 | 679 | 46,263 |
| Saint-André | 1 | 153 | 177 | 7,952 | ..... | 8,283 |
| Total | 4,377,214 | 504,667 | 2,225,537 | 1,681,418 | 34,201,772 | 42,990,608 |

La proportion des articles par classes est indiquée par la comparaison qui suit entre 1909 et 1910 :—

| — | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | Pour cent. | Pour cent. |
| Produits des végétaux | 13·0 | 10·2 |
| " animaux | 1·5 | 1·2 |
| Manufactures | 5·6 | 5·2 |
| Produits des forêts | 4·9 | 3·9 |
| Produits des mines | 75·0 | 79·5 |

TRANSPORT DU BLÉ DU CANADA.

La croissance du commerce du blé canadien s'est réflétée dans le tonnage grandissant du canal du Sault-Sainte-Marie. Afin que l'on puisse se rappeler les faits, suit un état du volume du blé qui est passé par ce canal depuis qu'il a été ouvert aux affaires en 1895 :—

| | Boisseaux. |
|---|---|
| 1895 | 4,518,334 |
| 1896 | 19,314,234 |
| 1897 | 17,925,834 |
| 1898 | 9,746,600 |
| 1899 | 12,759,634 |
| 1900 | 9,292,034 |
| 1901 | 9,639,534 |
| 1902 | 27,912,500 |
| 1903 | 32,233,934 |
| 1904 | 29,794,100 |
| 1905 | 25,983,100 |
| 1906 | 34,389,300 |
| 1907 | 49,399,967 |
| 1908 | 58,574,034 |
| 1909 | *48,047,833 |
| 1910 | 51,774,833 |

Durant l'année dernière il est devenu nécessaire, dans l'arrangement des méthodes de statistique de faire une étude plus ou moins complète quant au mouvement du blé du Canada par le canal du Sault-Sainte-Marie. Des erreurs s'étaient glissées dans la classification du blé de provenance canadienne et il a été important de vérifier les chiffres exacts. L'enquête a couvert les années 1909 et 1910.

On peut expliquer que jusqu'en 1908 l'on n'avait pas eu l'habitude au ministère d'identifier les produits du Canada ou des Etats-Unis au moment de leur passage par l'un quelconque des canaux. Au Sault-Sainte-Marie, cette règle a prévalu des deux côtés de la frontière. Ce qui fait qu'il a été impossible de connaître le volume du blé du Canada qui est descendu de l'ouest ou de suivre le cours qu'il a pris. Ceci était évidemment un défaut dans notre travail de statistique, et il s'est effectué un changement en 1908.

* Pour la première fois ne représente que le blé du Canada. Les chiffres des années précédentes comprennent le blé américain qui est passé par le canal canadien.

Une autre explication est nécessaire. Au Sault-Sainte-Marie il y a deux canaux, l'un du côté canadien de la frontière et l'autre du côté américain.

Les deux canaux sont libres, et le capitaine d'un navire peut prendre celui des deux qu'il préfère dans le moment. Du côté canadien la provenance de tous les articles qui passent par le canal est notée. Du côté américain il a été, paraît-il, tenu un compte depuis deux ans, du blé du Canada qui prend cette route ; mais les faits ne sont pas officiellement rendus publics. Dans tous les cas le volume seul en est établi. Le mouvement ultérieur de chaque cargaison ne fait pas le sujet d'un enregistrement.

Pour prendre les chiffres corrigés, le volume du blé du Canada qui est passé par le canal du Sault Sainte-Marie au cours de l'année 1910 a été de 1,553,245 tonnes, soit 51,774,833 boisseaux. En 1909 le chiffre total a été de 1,441,435 tonnes, soit 48,047,833 boisseaux. En outre 9,117,328 boisseaux de blé du Canada sont passés par le canal américain en 1909 et 5,321,446 boisseaux en 1910. En réunissant les expéditions de blé du Canada qui sont passées par les deux canaux, la totalité s'élève à 57,165,161 boisseaux pour 1909, et à 57,096,279 boisseaux pour 1910.

Par une analyse soigneuse des rapports des navires, on a constaté que la répartition du blé du Canada qui est passé par le canal canadien au Sault Sainte-Marie en 1909 et en 1910 sans référer aux chiffres officiels qui paraissent ailleurs a été ainsi qu'il suit :—

| — | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. |
| De Fort-William à Montréal | 10,517,266 | 13,185,370 |
| " " à la baie Georgienne | 13,384,400 | 12,753,200 |
| " " aux autres ports canadiens | 10,149,633 | 9,603,400 |
| " " à Buffalo | 12,841,334 | 15,693,363 |
| De Duluth à Montréal | 520,000 | 315,000 |
| " " à Buffalo | 528,200 | 224,500 |
| " " à la baie Georgienne | 28,000 | ..... |
| " " aux autres ports canadiens | 79,000 | ..... |
| Total | 48,047,833 | 51,774,833 |
| Par le canal américain | 9,117,328 | 5,321,446 |
| Grand total | 57,165,161 | 57,096,279 |

Ainsi qu'il a été dit, le cours qu'a pris le blé du Canada qui est passé par le canal américain au Sault-Sainte-Marie ne peut être suivi. Relativement à celui qui est passé par le canal canadien cependant, le sommaire qui suit démontre les faits qui sont donnés dans le paragraphe qui précède.

| — | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | Pour cent. | Pour cent. |
| De Fort-William à Montréal | 21·9 | 25·5 |
| " " à la baie Georgienne | 27·9 | 24·6 |
| " " aux autres ports canadiens | 21·1 | 18·5 |
| " " à Buffalo | 26·7 | 30·3 |
| De Duluth aux ports canadiens | 1·3 | ·6 |
| " " américains | 1·1 | ·5 |

Relativement à la situation comme ensemble, on verra que 62 pour cent du blé du Canada qui est descendu de l'ouest en 1910 ont suivi la voie canadienne d'un bout à l'autre. Les 38 pour cent restant sont passés en totalité ou en partie par les voies américaines.

On remarquera que l'an dernier 30·3 pour cent du blé qui a été expédié vers l'est par eau des provinces de l'ouest canadien ont trouvé une sortie par le chemin de Buffalo. Cela a eu lieu en dépit du fait que tant la distance que les taux étaient en faveur de la route du Saint-Laurent. Le taux du fret qui a régné durant la saison a été de 3 cents et demi à 4 cents et demi du boisseau de la tête du lac Supérieur à Montréal. De Duluth ou de Fort-William à New-York le taux a été de 4 à 5 cents suivant la saison. Il semblerait que la conviction populaire au sujet de la puissance déterminante de la distance et des taux dans la manutention d'un article comme le blé, que l'on suppose devoir être un article qui cède le plus facilement à ces influences n'est pas une conviction entièrement saine. D'autres conditions peuvent agir comme contre-poids. Elles ont réagi dans ce cas-ci dans la mesure qui est indiquée.

Si l'on représente brièvement les conditions qui ont détourné sur Buffalo plus de 30 pour cent du blé du Canada qui est passé par le canal du Sault-Saint-Marie, tandis que 25 pour cent seulement en ont été délivrés à Montréal, cette opération permettait de mieux comprendre nos transports par eau. On ne saurait considérer comme déplacée la tentative de discuter les faits fondamentaux de l'affaire franchement et équitablement dans un rapport du genre de celui-ci. Au premier abord il semble raisonnable de compter qu'un chargement de blé que l'on embarque dans un navire à Fort-William, en destination de Liverpool, va chercher à se diriger vers le port océanique le plus rapproché. C'est Montréal qui se trouve être ce port. De plus, les taux de transport sur les lacs pour Montréal l'an dernier ont été d'un demi cent à plus d'un cent par boisseau moins élevés que les taux combinés par eaux et par chemin de fer pour New-York par voie de Buffalo. A Buffalo la cargaison entière doit être transférée à des wagons ou à des barges. Il n'y a qu'une faible proportion des 15,693,363 tonnes de blé du Canada que l'on sait positivement avoir été à Buffalo en 1910 qui ait été transportée à New-York par eau. Le trajet en chemin de fer commande le trafic.

Les conditions qui ont milité contre la route du Saint-Laurent en 1910, comme dans les années qui ont précédé, sont : premièrement, le caractère des navires qui font le trajet entre la tête du lac Supérieur et Buffalo ; deuxièmement, les taux du transport sur l'océan ; troisièmement, les taux des assurances sur l'Atlantique ; et quatrièmement, les chargements de retour. Les navires des Etats-Unis qui sont occupés au transport des grains sur les grands lacs sont beaucoup plus grands que les navires qui peuvent passer par les cours d'eau de 14 pieds que donnent le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. Ces navires peuvent porter 450,000 boisseaux de blé sans être obligés de s'alléger au Sault-Sainte-Marie. Avec un tirant d'eau de 21 pieds ils ne peuvent pas aller au delà du lac Erié. Un grand nombre de ces vaisseaux sont aussi la propriété des chemins de fer qui font le service entre Buffalo et New-York. Ils ont pour le transport économique du grain un avantage sur les vaisseaux plus petits.

Les taux océaniques pour sortir de New-York sont moins élevés que pour sortir de Montréal. La différence est de $\frac{3}{4}$ de cent à 1 cent et demi du boisseau en faveur du port en premier lieu désigné. Cette situation est due à nombre de causes, auxquelles il n'est pas nécessaire de faire allusion ici. Seul le fait est d'une importance immédiate.

Les taux d'assurance maritime pour les navires qui sont partis de Montréal durant la saison de 1910, ont été ainsi qu'il suit : De l'ouverture de la navigation jusqu'au 15 septembre, 25 cents par $100 ; du 16 au 31 octobre, 45 cents ; du 1er au 15 novembre, 60 cents ; du 16 novembre à la clôture de la navigation, 75 cents. De New-York et de Boston les taux ont été de 12 cents et demi à 15 cents, suivant la classe de navire durant toute l'année.

La quatrième considération—le chargement de retour—est d'une importance relativement grande. On a constaté que les navires des Etats-Unis ont pu au cours de la saison de 1910 se procurer à Buffalo des chargements destinés à l'ouest, surtout de la houille, pour un peu plus de 50 pour cent de leur capacité. Les chargements de retour obtenus par les navires à Montréal n'ont pas dépassé 25 pour cent. Jusqu'à présent pour ce qui est des navires destinés à Fort-William, ils n'ont pas atteint 15 pour cent.

La répartition du blé du Canada qui est passé par le canal du Sault-Sainte-Marie au cours des saisons de 1909 et de 1910 a révélé un autre fait qui est digne d'attention. Sur tout le trafic 43 pour cent ont été transportés à la Baie Georgienne et à d'autres ports canadiens à l'ouest du lac Erié. De là ils ont été transportés en chemin de fer vers l'est, surtout à Montréal. Ils suffit de donner sans commentaires, les faits que ce mouvement a créés. Les taux de transport en bateaux de Fort-William à la Baie Georgienne ont atteint en moyenne environ 2 cents du boisseau depuis deux ans. A ceci il faut ajouter les taux de transport en chemin de fer de la Baie Georgienne à Montréal, qui ont été de 3 cents et demi à 5 cents du boisseau, y compris les frais d'élévateur aux deux points de tête de ligne.

## CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Le canal du Sault-Sainte-Marie forme la barrière principale des transports par terre de l'intérieur de tout le Dominion. Quatre-vingt-quatre pour cent des affaires réunies des canaux de 1910 sont passés par l'écluse qu'il y a à cet endroit Si l'on tient compte du volume en tonnes des transports opérés, le trafic allant vers l'est a représenté l'an dernier plus de 87 pour cent du chiffre total, ce qui indique que le mouvement des marchandises se fait plutôt dans la même direction. Le minerai de fer a depuis quelques années tenu le premier rang dans la liste du fret des cargaisons allant vers l'est, tandis que le blé est venu en second lieu. Le mouvement de montée ou allant vers l'ouest se compose de la houille dans la proportion d'environ 70 pour cent. Vû la position importante du canal du Sault-Sainte-Marie, le résumé qui suit des faits de statistique offre de l'intérêt :

| Années. | Navires du Canada. | | Navires des Etats-Unis. | | Nombre total. | Tonnage des navires. | Tonnage du fret. | | | Ecluse-ments. | Jours d'ouverture. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | Tonnage. | Nombre. | Tonnage. | | | Canadien. | Etats-Unis. | Total. | Nombre. | Nombre. | |
| 1895 | 609 | 126,534 | 583 | 623,092 | 1,192 | 749,626 | ..... | ..... | 595,837 | 699 | 87 | Canal ouvert le 9 sept. 1895. |
| 1896 | 2,070 | 589,407 | 3,066 | 3,805,749 | 5,136 | 4,395,156 | ..... | ..... | 4,577,399 | 3,042 | 218 | |
| 1897 | 1,909 | 495,546 | 2,359 | 3,391,936 | 4,268 | 3,797,482 | ..... | ..... | 4,947,065 | 2,604 | 238 | |
| 1898 | 1,811 | 403,931 | 1,864 | 2,353,699 | 3,675 | 2,757,630 | ..... | ..... | 3,055,387 | 2,520 | 243 | |
| 1899 | 2,000 | 558,552 | 1,769 | 2,389,457 | 3,769 | 2,948,009 | ..... | ..... | 3,006,664 | 2,610 | 239 | |
| 1900 | 1,790 | 577,310 | 1,291 | 1,617,438 | 3,081 | 2,194,748 | ..... | ..... | 2,035,677 | 2,205 | 238 | |
| 1901 | 2,796 | 775,151 | 1,408 | 1,674,597 | 4,204 | 2,449,748 | ..... | ..... | 2,820,394 | 2,910 | 246 | |
| 1902 | 3,080 | 1,366,930 | 1,964 | 3,237,372 | 5,044 | 4,604,302 | ..... | ..... | 4,729,268 | 3,418 | 264 | |
| 1903 | 2,711 | 1,615,939 | 1,640 | 3,146,807 | 4,351 | 4,762,746 | ..... | ..... | 5,511,868 | 3,242 | 256 | |
| 1904 | 2,637 | 1,555,042 | 1,325 | 2,675,663 | 3,962 | 4,230,705 | ..... | ..... | 5,030,705 | 3,022 | 241 | |
| 1905 | 3,970 | 1,803,288 | 1,692 | 3,734,349 | 5,662 | 5,537,637 | ..... | ..... | 5,473,406 | 4,031 | 255 | |
| 1906 | 3,922 | 1,959,252 | 1,758 | 4,399,872 | 5,680 | 6,359,124 | ..... | ..... | 6,574,039 | 4,152 | 253 | |
| 1907 | 3,217 | 2,154,688 | 3,132 | 9,961,281 | 6,349 | 12,115,969 | ..... | ..... | 15,588,165 | 4,596 | 238 | |
| 1908 | 3,289 | 2,603,232 | 2,204 | 7,035,655 | 5,293 | 9,638,887 | 2,092,231 | 10,666,985 | 12,759,216 | 3,667 | 235 | Provenance de la cargaison démontrée pour la 1re fois. |
| 1909 | 2,597 | 2,988,936 | 3,734 | 14,850,738 | 6,331 | 839,674 | 3,366,495 | 24,494,750 | 27,861,245 | 5.046 | 240 | |
| 1910 | 2,744 | 3,173,494 | 5,228 | 20,187,704 | 7,972 | 23,361,198 | 3,345,619 | 33,050,068 | 36,395,687 | 6,110 | 248 | |

## STATISTIQUES GÉNÉRALES.

ETAT de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

| Années. | Des ports canadiens aux ports canadiens. | | Des ports canadiens aux ports des Etats-Unis. | | Des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis. | | Des ports des Etats-Unis aux ports canadiens. | | Tonnes. | | Tonnes totales. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | | | |
| 1887 | 336,648 | 1,154,424 | 138,692 | 202,563 | 151,805 | 192,528 | 86,374 | 457,482 | 713,519 | 2,006,997 | 2,720,516 |
| 1888 | 355,165 | 1,146,260 | 138,127 | 174,239 | 214,407 | 223,429 | 81,611 | 428,357 | 789,310 | 1,972,287 | 2,761,597 |
| 1889 | 384,777 | 1,156,306 | 122,295 | 198,497 | 267,224 | 300,193 | 81,243 | 603,311 | 855,529 | 2,258,367 | 3 113,896 |
| 1890 | 369,593 | 1,137,011 | 144,368 | 133,188 | 216,813 | 320,324 | 58,709 | 533,021 | 789,505 | 2,123,542 | 2 913,047 |
| 1891 | 370,120 | 1,155,247 | 103,814 | 123,193 | 248,188 | 307,958 | 50,747 | 543,259 | 772,869 | 2,129,657 | 2,902,526 |
| 1892 | 327,560 | 1,322,137 | 173,538 | 135,787 | 241,034 | 302,983 | 47,396 | 481,301 | 789,528 | 2,242,208 | 3,031,736 |
| 1893 | 351,706 | 1,344,822 | 214,076 | 141,602 | 247,329 | 385,769 | 54,912 | 806,773 | 868,023 | 2,678,966 | 3,546,989 |
| 1894 | 299,155 | 1,140,606 | 204,175 | 89,614 | 231,172 | 363,107 | 46,020 | 568,866 | 780,522 | 2,162,193 | 2,942,715 |
| 1895 | 264,824 | 1,070,046 | 286,191 | 91,177 | 362,637 | 608,778 | 62,285 | 590,140 | 975,937 | 2,360,141 | *3,336,078 |
| 1896 | 293,353 | 1,619,668 | 259,659 | 100,519 | 1,197,245 | 3,536,054 | 117,535 | 867,040 | 1,867,792 | 6,123,281 | 7,991,073 |
| 1897 | 275,587 | 1,713,274 | 268,700 | 187,960 | 669,142 | 4,369,314 | 108,787 | 968,203 | 1,322,216 | 7,238,751 | 8,560,967 |
| 1898 | 263,989 | 1,819,887 | 187,253 | 98,967 | 829,508 | 2,425,121 | 81,615 | 912,135 | 1,362,365 | 5,256,110 | 6,618,475 |
| 1899 | 296,208 | 1,833,412 | 266,364 | 115,133 | 732,030 | 2,129,988 | 125,678 | 727,111 | 1,420,280 | 4,805,644 | 6,225.924 |
| 1900 | 312,201 | 1,632,915 | 270,033 | 81,714 | 568,197 | 1,339,915 | 105,155 | 703,563 | 1,255,586 | 3,758,107 | 5,013,693 |
| 1901 | 340,805 | 1,686,094 | 268,449 | 201,231 | 507,204 | 1,801,696 | 177,715 | 682,065 | 1,294,173 | 4,371,086 | 5,665,259 |
| 1902 | 529,085 | 2,064,480 | 308,212 | 342,484 | 515,828 | 3,000,636 | 190,243 | 562,229 | 1,543,368 | 5,969,829 | 7,513,197 |
| 1903 | 648,150 | 2,391,366 | 430,174 | 408,500 | 863,337 | 3,130,816 | 373,456 | 958,018 | 2,315,117 | 6,888,700 | 9,203,817 |
| 1904 | 606,737 | 2,047,499 | 511,887 | 276,578 | 699.784 | 2,778,903 | 483,795 | 851,053 | 2,302,203 | 5,954,033 | 8,256,236 |
| 1905 | 736,976 | 2,252,514 | 549,365 | 347,089 | 607,228 | 3,183,895 | 577,528 | 1,137,146 | 2,451,097 | 6,920,647 | 9,371,744 |
| 1906 | 1,238,929 | 2,355,855 | 627,094 | 234,919 | 991,508 | 3,595,256 | 482,239 | 997,385 | 3,339,770 | 7,183,415 | 10,523,185 |
| 1907 | 1,034,733 | 3,162,158 | 891,692 | 226,138 | 1,991,959 | 11,060,878 | 819,369 | 1,356,712 | 4,737,753 | 15,805,886 | 20,543,639 |
| 1908 | 1,028,246 | 3,292,422 | 560,736 | 278,721 | 1,704,310 | 8,218,866 | 972,300 | 1,447,219 | 4,265,592 | 13,237,228 | 17,502,820 |
| 1909 | 1,608,659 | 3,504,849 | 1,060,715 | 607,894 | 1,985,522 | 22,385,226 | 1,023,829 | 1,544,054 | 5,744,349 | 27,976,399 | 33,720,748 |
| 1910 | 2,312,740 | 3,861,272 | 600,144 | 661,436 | 3,323,822 | 29,530,163 | 995,749 | 1,705,282 | 7,232,455 | 35,758,153 | 42,990,608 |

* Canal du Sault-Sainte-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats Unis pour les années qui suivent :—

NAVIRES CANADIENS.

| ANNÉES. | DES PORTS CANADIENS AUX PORTS CANADIENS. | | DES PORTS CANADIENS AUX PORTS DES ÉTATS-UNIS. | | DES PORTS DES ETATS-UNIS AUX PORTS DES ÉTATS-UNIS. | | DES PORTS DES ETATS-UNIS AUX PORTS CANADIENS. | | TONNES. | | TONNES TOTALES. | Nombre de navires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. | |
| 1887..... | 1,201,529 | 1,194,665 | 162,554 | 36,277 | 1,071 | 65 | 30,778 | 221,013 | 1,395,932 | 1,452,020 | 2,847,952 | 18,991 |
| 1888..... | 1,113,290 | 1,120,774 | 158,209 | 34,368 | 1,252 | ..... | 22,553 | 189,876 | 1,295,304 | 1,345,018 | 2,640,322 | 17,661 |
| 1889..... | 1,285,574 | 1,207,892 | 188,131 | 39,371 | 976 | 802 | 20,271 | 252,565 | 1,494,952 | 1,500,630 | 2,995,582 | 19,393 |
| 1890..... | 1,314,127 | 1,250,999 | 229,478 | 32,909 | 929 | 351 | 14,003 | 296,676 | 1,558,537 | 1,580,935 | 3,139,472 | 20,655 |
| 1891..... | 1,356,518 | 1,287,168 | 201,758 | 28,642 | 550 | 292 | 16,350 | 244,176 | 1,575,176 | 1,560,278 | 3,135,454 | 19,246 |
| 1892..... | 1,517,249 | 1,460,505 | 177,136 | 29,184 | 1,466 | 394 | 14,659 | 201,374 | 1,710,510 | 1,691,455 | 3,401,965 | 21,177 |
| 1893..... | 1,548,094 | 1,422,326 | 170,186 | 26,787 | 1,172 | 10 | 17.037 | 248,442 | 1,736,489 | 1,697,565 | 3,434,054 | 20,757 |
| 1894..... | 1,319,792 | 1,260,907 | 217,635 | 19,298 | 2,177 | 5 | 6,394 | 222,696 | 1,545,998 | 1,502,906 | 3,048,904 | 19,027 |
| 1895..... | 1,258,848 | 1,165,683 | 253,693 | 13,383 | ..... | ..... | 5,899 | 285,553 | 1,518,440 | 1,464,619 | 2,983,959 | 17,136 |
| 1896..... | 1,547,757 | 1,420,342 | 200,292 | 5,234 | 157 | ..... | 4,115 | 271,809 | 1,752,321 | 1,697,385 | 3,449,706 | 20,972 |
| 1897..... | 1,629,192 | 1,482,951 | 215,785 | 11,378 | ..... | ..... | 3,533 | 297,898 | 1,848,510 | 1,792,227 | 3,640,737 | 21,466 |
| 1898..... | 1,704,661 | 1,609,255 | 215,393 | 4,927 | 499 | 518 | 6,805 | 255,927 | 1,927,358 | 1,870,627 | 3,797,985 | 21,509 |
| 1899..... | 1,865,643 | 1,774,789 | 242,817 | 32,436 | 925 | 3,691 | 42,290 | 345,980 | 2,151,675 | 2,156,896 | 4,308,571 | 23,579 |
| 1900..... | 1,767,293 | 1,681,340 | 265,926 | 14,922 | 2,909 | 64 | 38,015 | 358,781 | 2,074,143 | 2,055,107 | 4,129,250 | 21,755 |
| 1901..... | 1,615,952 | 1,587,221 | 279,007 | 82,541 | 3,300 | 2,908 | 97,332 | 312,003 | 1,995,591 | 1,984,673 | 3.980,264 | 20,860 |
| 1902..... | 1,914,167 | 1,840,787 | 241,356 | 97,492 | 1,874 | 2,164 | 101,335 | 286,520 | 2,258,732 | 2,226,963 | 4,485,695 | 22,198 |
| 1903..... | 2,061,258 | 2,088,969 | 340,383 | 143,614 | 7,018 | 3,082 | 188,896 | 379,612 | 2,597,555 | 2,615,277 | 5,212,832 | 23,767 |
| 1904..... | 1,838,260 | 1,907,886 | 299,245 | 159,740 | 5,175 | 4,223 | 237,910 | 319,661 | 2,380,590 | 2,391,510 | 4,772,100 | 21,851 |
| 1905..... | 2,059,097 | 2,031,766 | 312,773 | 188,138 | 11,820 | 3,191 | 262,401 | 322,005 | 2,646,091 | 2,545,100 | 5,191.191 | 23,726 |
| 1906..... | 2,271,776 | 2,264,476 | 292,705 | 155,595 | 24,420 | 5,506 | 202,276 | 309,567 | 2,791,177 | 2,735,144 | 5,526,321 | 25,498 |
| 1907..... | 2,561,948 | 2,661,317 | 337,822 | 129,246 | 9,153 | 7,331 | 238,172 | 383,922 | 3,147,095 | 3,181,816 | 6,328,911 | 28,833 |
| 1908..... | 2,726,776 | 2,748,139 | 318,327 | 227,315 | 5,057 | 7,844 | 348,944 | 398,387 | 3,399,104 | 3,381,685 | 6,780,789 | 29,040 |
| 1909..... | 3,335,187 | 2,992,403 | 300,320 | 217,989 | 82,591 | 111,236 | 257,945 | 513,907 | 3,976,043 | 3,835,535 | 7.811,578 | 22,507 |
| 1910..... | 3,891,613 | 3,504,463 | 315,656 | 122,688 | 95,151 | 89,618 | 287,555 | 627,046 | 4,587,975 | 4,343,815 | 8,931,790 | 25,337 |

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent :—

NAVIRES DES ETATS-UNIS.

| ANNÉES. | DES PORTS CANADIENS AUX PORTS CANADIENS. | | DES PORTS CANADIENS AUX PORTS DES ETATS-UNIS. | | DES PORTS DES ETATS-UNIS AUX PORTS DES ETATS-UNIS. | | DES PORTS DES ETATS-UNIS AUX PORTS CANADIENS. | | TONNES. | | TONNES TOTALES. | Nombre de navires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée et descente. | |
| 1887..... | 16,265 | 17,925 | 38,857 | 56,708 | 143,730 | 140,562 | 52,793 | 98,849 | 251,645 | 315,035 | 566,680 | 3,883 |
| 1888..... | 14,304 | 26,801 | 42,425 | 50,047 | 177,714 | 156,095 | 49,778 | 114,613 | 284,221 | 347,556 | 631 777 | 3,921 |
| 1889.... | 21,125 | 26,449 | 55,996 | 50,732 | 253,088 | 206,567 | 56,249 | 160,442 | 386,458 | 444,190 | 830 648 | 4,542 |
| 1890..... | 10,390 | 16,345 | 38,156 | 36,397 | 248,418 | 234,728 | 39,697 | 97,266 | 336,661 | 384,736 | 721,397 | 3,364 |
| 1891..... | 10,357 | 29,851 | 70,665 | 27,727 | 283,013 | 238,818 | 31,083 | 146,602 | 395,118 | 442,998 | 838,116 | 3,602 |
| 1892..... | 12,023 | 29,405 | 88,221 | 22,763 | 280,315 | 229,437 | 37,037 | 172,594 | 417,596 | 454,199 | 871,795 | 3,928 |
| 1893..... | 10,752 | 34,303 | 214,047 | 33,741 | 351,994 | 282,724 | 50,994 | 307,740 | 627,787 | 658,508 | 1,286,295 | 4,585 |
| 1894..... | 18,528 | 30,201 | 139,720 | 20,830 | 302,562 | 269,788 | 37,406 | 192,992 | 498,216 | 513,811 | 1,012,027 | 4,131 |
| 1895..... | 8,838 | 24,768 | 138,554 | 17,712 | 262,240 | 216,542 | 32,295 | 185,730 | 441,927 | 444,752 | 886,679 | 4,427 |
| 1896..... | 11,496 | 19,093 | 195,228 | 21,953 | 357,205 | 292,359 | 40,416 | 290,370 | 604,345 | 623,775 | 1,228,120 | 4,650 |
| 1897..... | 14,666 | 18,367 | 269,430 | 17,618 | 338,938 | 277,345 | 26,341 | 347,698 | 649,375 | 661,028 | 1,310,403 | 4,675 |
| 1898..... | 12,142 | 9,541 | 233,524 | 32,880 | 308,878 | 305,464 | 32,331 | 336,004 | 586,875 | 683,889 | 1,270,764 | 4,264 |
| 1899..... | 17,217 | 18,044 | 172,897 | 30,002 | 1,605,887 | 1,156,503 | 51,902 | 234,336 | 1,846,848 | 1,438,885 | 3,285,733 | 6,101 |
| 1900..... | 13,316 | 17,824 | 157,689 | 30,443 | 1,208,725 | 744,276 | 45,741 | 190,971 | 1,425,471 | 983,514 | 2,408,985 | 5,502 |
| 1901..... | 11,587 | 18,706 | 177,169 | 28,124 | 922,464 | 1,044,707 | 54,895 | 224,622 | 1,166,115 | 1,316,159 | 2,482,274 | 5,634 |
| 1902..... | 13,622 | 37,871 | 187,826 | 70,641 | 1,756,948 | 1,654,672 | 123,257 | 241,602 | 2,081,653 | 2,004,786 | 4,086,439 | 6,433 |
| 1903.... | 14,014 | 24,168 | 265,208 | 65,247 | 1,736,187 | 1,689,414 | 106,401 | 335,836 | 2,121,810 | 2,114,665 | 4,236,475 | 6,695 |
| 1904..... | 10,122 | 16,890 | 275,721 | 39,993 | 1,464,316 | 1,475,085 | 68,081 | 305,697 | 1,818,240 | 1,837,665 | 3,655,905 | 6,253 |
| 1905..... | 19,743 | 19,444 | 364,985 | 81,876 | 2,350,494 | 1,701,704 | 101,536 | 456,459 | 2,836,758 | 2,259,483 | 5,096,241 | 7,085 |
| 1906..... | 34,306 | 15,324 | 356,259 | 78,561 | 2,738,623 | 1,928,131 | 115,675 | 418,436 | 3,244,863 | 2,440,452 | 5,685,315 | 7,319 |
| 1907..... | 57,349 | 72,018 | 304,591 | 72,048 | 4,730,053 | 5,376,060 | 205,769 | 623,941 | 5,463,767 | 6,141,067 | 11,604,834 | 9,328 |
| 1908 .... | 54,587 | 32,705 | 442,773 | 124,120 | 2,975,624 | 4,142,392 | 218,835 | 536,103 | 3,685,819 | 4,835,320 | 8,521,139 | 7,489 |
| 1909..... | 263,592 | 109,407 | 442,176 | 200,202 | 4,178,378 | 10,429,314 | 213,750 | 621,903 | 5,098,196 | 11,361,126 | 16,459,322 | 9,996 |
| 1910..... | 119,222 | 50,498 | 428,702 | 305,330 | 5,509,417 | 14,488,565 | 299,462 | 576,101 | 6,356,803 | 15,420,494 | 21,777,297 | 11,462 |

## DÉPENSE EN CAPITAL

L'état qui suit ramène la dépense en capital sur les canaux du pays jusqu'au 31 mars 1910. Il faut cependant comprendre que la somme totale indiquée est à part de la dépense encourue par le gouvernement impérial au canal de Carillon et Grenville relativement à laquelle les écritures ont été perdues dans la destruction par le feu du Bureau de l'Artillerie à Montréal en 1852. Les détails sont ainsi qu'il suit : —

| Canal. | | Construction. | Agrandissement. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Saint-Pierre | | 648,547 14 | ..... | 648,547 14 |
| Lachine | | 2,589,532 85 | 9,786,178 93 | 12,375,711 78 |
| Beauharnois | | 1,636,690 26 | ..... | 1,636,690 26 |
| Fleuve Saint-Laurent et canaux | | 18,442 85 | 3,451,470 56 | 3,469,913 41 |
| Lac Saint-Louis | | ..... | 298,176 11 | 298,176 11 |
| Lac Saint-François | | ..... | 75,906 71 | 75,906 71 |
| Cornwall | | 1,945,624 73 | 5,289,142 41 | 7,234,767 14 |
| Williamsburg | Farran's Point | ..... | 877,090 57 | 10,485,611 69 |
| | Galops | ..... | 6,118,927 32 | |
| | Rapide Plat | ..... | 2,158,242 00 | |
| | Williamsburg | 1,320,655 54 | 10,696 26 | |
| Welland | | 7,693,824 03 | 20,813,039 16 | 28,506,863 19 |
| Sainte-Anne | | 134,456 51 | 1,035,759 12 | 1,170,215 63 |
| *Carillon et Grenville | | 63,053 64 | 4,119,039 32 | 4,182,092 96 |
| Culbute | | 382,776 46 | ..... | 382,776 46 |
| Rideau | | 4,085,889 21 | ..... | 4,085,889 21 |
| St-Ours | | 121,537 65 | ..... | 121,537 65 |
| Chambly | | 637,214 66 | 43,786 43 | 681,001 09 |
| Murray | | 1,248,946 71 | ..... | 1,248,946 71 |
| Trent | | 7,873,501 09 | ..... | 7,873,501 09 |
| Tay | | 489,599 23 | ..... | 489,599 23 |
| Sault Sainte-Marie | | 4,868,532 60 | ..... | 4,868,532 60 |
| Soulanges | | 7,126,135 61 | ..... | 7,126,135 61 |
| Total | | 42,884,960 77 | 54,077,454 90 | 96,962,415 67 |

Le total du coût de l'entretien durant l'exercice de 1910 a été de $1,608,390.54.

Les détails du tonnage suivant les canaux et les effets transportés se trouvent dans les tableaux ci-joints.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

*Contrôleur des Statistiques.*

# STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1910

## GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé descendue par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de vingt-neuf années, est comme suit :—

| | Quantité expédiée à Montréal. | A des ports d'Ontario. | Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. |
|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1882 | 180,694 | ..... | 63,881 |
| 1883 | 186,814 | 10,650 | 121,876 |
| 1884 | 142,194 | 12,153 | 104,537 |
| 1885 | 96,569 | 11,909 | 117,346 |
| 1886 | 203,940 | 9,881 | 151,551 |
| 1887 | 185,034 | 11,838 | 134,868 |
| 1888 | 160,358 | 25,599 | 169,664 |
| 1889 | 267,769 | 19,075 | 213,766 |
| 1890 | 288,513 | 16,899 | 245,932 |
| 1891 | 295,509 | 6,805 | 202,710 |
| 1892 | 261,954 | 8,942 | 201,540 |
| 1893 | 501,806 | 25,555 | 222,958 |
| 1894 | 273,651 | 16,699 | 203,979 |
| 1895 | 231,491 | 32,096 | 133,823 |
| 1896 | 461,049 | 73,386 | 160,372 |
| 1897 | * 560,254 | 53,257 | 157,756 |
| 1898 | 519,532 | 31,279 | 144,612 |
| 1899 | 332,746 | 40,197 | 68,011 |
| 1900 | 244,661 | 17,525 | 84,589 |
| 1901 | 151,566 | 13,732 | 83,370 |
| 1902 | 208,215 | 22,787 | 81,164 |
| 1903 | 351,936 | 29,062 | 111,828 |
| 1904 | 198,246 | 23,711 | 102,523 |
| 1905 | 341,431 | 42,061 | 129,270 |
| 1906 | 404,935 | 33,351 | 176,119 |
| 1907 | 635,573 | 42,032 | 163,295 |
| 1908 | 756,141 | 38,142 | 135,172 |
| 1909 | 652,742 | 40,238 | 129,587 |
| 1910 | 789,661 | 63,657 | 115,457 |

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à Montréal, a augmenté de 151,566 tonnes en 1901 à 789,661 tonnes en 1910, et la quantité de ces mêmes produits descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis et en destination des Etats-Unis, a augmenté de 83,370 à 115,457 tonnes durant la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, durant une période de 14 années, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1897 | 228,611 |
| 1898 | 293,391 |
| 1899 | 209,170 |
| 1900 | 229,624 |
| 1901 | 227,700 |
| 1902 | 263,861 |
| 1903 | 253,959 |
| 1904 | 154,625 |
| 1905 | 148,377 |
| 1906 | 386,963 |
| 1907 | 383,735 |
| 1908 | 285,262 |
| 1909 | 426,163 |
| 1910 | ..... |

La quantité des mêmes produits passés par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la même période, a été :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1897 | 604,200 |
| 1898 | 575,097 |
| 1899 | 372,291 |
| 1900 | 295,928 |
| 1901 | 203,316 |
| 1902 | 242,225 |
| 1903 | 400,057 |
| 1904 | 220,076 |
| 1905 | 375,630 |
| 1906 | 449,673 |
| 1907 | 684,697 |
| 1908 | 776,374 |
| 1909 | 652,742 |
| 1910 | 789,661 |

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1909 | 652,742 |
| 1910 | 789,661 |
| Accusant une augmentation de | 136,919 |

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| Pour 1909 | 426,163 |
| 1910 | ..... |
| Accusant | ..... |

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des navires canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant quinze ans, comme suit :

Dans les navires canadiens il y a eu en—

| | | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| 1896, | 196 | cargaisons, d'une quantité totale de | ..... | 227,912 |
| 1897, | 180 | " " | ..... | 229,265 |
| 1898, | 166 | " " | ..... | 224,021 |
| 1899, | 162 | " " | ..... | 221,306 |
| 1900, | 325 | " " | ..... | 183,200 |
| 1901, | 112 | " " | ..... | 132,558 |
| 1902, | 131 | " " | ..... | 175,514 |
| 1903, | 170 | " " | ..... | 218,840 |
| 1904, | 115 | " " | ..... | 174,121 |
| 1905, | 167 | " " | ..... | 239,418 |
| 1906, | 205 | " " | ..... | 344,605 |
| 1907, | 255 | " " | ..... | 427,813 |
| 1908, | 355 | " " | ..... | 598,941 |
| 1909, | 308 | " " | ..... | 550,276 |
| 1910, | 383 | " " | ..... | 679,358 |

Dans les navires américains il y en a eu—

| | | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| 1896, | 158 | cargaisons, d'une quantité totale de | ..... | 217,978 |
| 1897, | 197 | " " | ..... | 285,847 |
| 1898, | 339 | " " | ..... | 464,852 |
| 1899, | 167 | " " | ..... | 205,571 |
| 1900, | 259 | " " | ..... | 163,575 |
| 1901, | 135 | " " | ..... | 123,229 |
| 1902, | 135 | " " | ..... | 136,652 |
| 1903, | 219 | " " | ..... | 273,986 |
| 1904, | 118 | " " | ..... | 150,359 |
| 1905, | 235 | " " | ..... | 273,344 |
| 1906, | 178 | " " | ..... | 269,800 |
| 1907, | 263 | " " | ..... | 413,087 |
| 1908, | 271 | " " | ..... | 330,514 |
| 1909, | 174 | " " | ..... | 272,291 |
| 1910, | 182 | " " | ..... | 295,714 |

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908 ; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907 ; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906 ; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905 ; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904 ; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903 ; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902 ; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901 ; 15 de 7,924 en 1900, 2 de 558 tonnes en 1899, 7 de 2,426 tonnes en 1898, 7 de 2,324 tonnes en 1897, 3 de 1,176 tonnes en 1896, 4 de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, 2 en 1892 de 924 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1899, 25 en 1898, 11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892 et 44 en 1891 : 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit :—

| Articles. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. |
| Blé | 679,840 | 1,009,474 | 1,428,300 | 1,106,244 | 2,686,963 |
| Maïs | 104,027 | 110,629 | 112,036 | ..... | ..... |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Avoine | ..... | 29,118 | 30,824 | 23,945 | ..... |
| Orge | ..... | 2,103 | ..... | 56,544 | 22,216 |
| Graine de lin | ..... | ..... | 39,040 | 49,628 | 8,202 |

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1910 a été de 2,326,290 tonnes ; sur cette quantité 44,771 tonnes étaient de fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 1,601.456 tonnes de fret à destination de l'est et 724,834 à destination de l'ouest.

*Fret à destination de l'est et de l'ouest sur parcours total.*

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland pendant la saison de 1910 a été de 2,281,519 tonnes.

Sur cette quantité il y a eu 1,557,283 tonnes à destination de l'est et 724,236 à destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est sur parcours total, les navires canadiens en ont transporté 1,146,457 tonnes et les navires américains 410,826 tonnes ; et du fret de l'ouest sur parcours total, les navires canadiens ont transporté 357,019 tonnes et les navires américains 367,217 tonnes, soit un total de 1,503,476 tonnes pour les navires canadiens et de 778,043 tonnes pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret qui a passé par ces canaux en 1910 a été de 2,760,752 tonnes ; sur cette quantité 1,916,733 tonnes étaient à destination de l'est et 844,019 à destination de l'ouest.

*Fret sur parcours total à destination de l'est ou de l'ouest.*

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 1,959,771 tonnes ; sur cette quantité 1,488,551 tonnes étaient à destination de l'est et 471,220 tonnes à celle de l'ouest.

*Fret intermédiaire.*

Sur la quantité totale du fret intermédiaire ou local 428,182 tonnes étaient à destination de l'est et 372,799 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ERIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passé vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal par les canaux Welland et du Saint Laurent, pendant quinze années, a été comme suit :—

| | A l'est, jusqu'à Montréal. Tonnes. | A l'ouest, à partir de Montréal. Tonnes. |
|---|---|---|
| 1896 | 480,077 | 10,050 |
| 1897 | 584,246 | 4,542 |
| 1898 | 538,108 | 4,436 |
| 1899 | 354,933 | 5,991 |
| 1900 | 288,251 | 6,217 |
| 1901 | 184,420 | 13,714 |
| 1902 | 250,475 | 25,289 |
| 1903 | 390,786 | 100,699 |
| 1904 | 278,328 | 71,512 |
| 1905 | 448,704 | 72,482 |
| 1906 | 554,231 | 96,791 |
| 1907 | 789,167 | 1,281 |
| 1908 | 864,926 | 3,472 |
| 1909 | 925,005 | 191,510 |
| 1910 | 1,170,139 | 172,360 |

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit :—

| | A l'est. Tonnes. | A l'ouest Tonnes. | Total. Tonnes. |
|---|---|---|---|
| 1896 | 385,695 | 267,518 | 653,213 |
| 1897 | 353,863 | 210,831 | 564,694 |
| 1898 | 277,023 | 210,516 | 487,539 |
| 1899 | 225,491 | 135,038 | 360,529 |
| 1900 | 218,969 | 99,560 | 318,529 |
| 1901 | 190,476 | 83,543 | 274,019 |
| 1902 | 224,110 | 44,919 | 269,029 |
| 1903 | 221,074 | 149,151 | 370,225 |
| 1904 | 165,337 | 87,144 | 252,481 |
| 1905 | 190,547 | 112,549 | 303,096 |
| 1906 | 237,226 | 84,205 | 321,431 |
| 1907 | 218,997 | 177,660 | 396,657 |
| 1908 | 209,518 | 239,136 | 448,654 |
| 1909 | 196,838 | 248,581 | 445,419 |
| 1910 | 197,301 | 288,198 | 485,499 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland provenant des ports des États-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 40,080 tonnes comparée à l'année précédente, et une diminution de 167,714 tonnes comparée à 1896.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1910 inclusivement,

| Exercice | Nombre total de voyages. | Quantité totale transportée par le canal Welland. | Quantité passée entre les ports des Etats-Unis |
|---|---|---|---|
| | Nombre. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1867 | 5,405 | 933,260 | 458,386 |
| 1868 | 6,157 | 1,161,821 | 641,711 |
| 1869 | 6,069 | 1,231,903 | 688,700 |
| 1870 | 7,356 | 1,311,956 | 747,567 |
| 1871 | 7,729 | 1,478,122 | 772,756 |
| *Saison de navigation.* | | | |
| 1872 | 6,063 | 1,333,104 | 606,627 |
| 1873 | 6,425 | 1,506,484 | 656,208 |
| 1874 | 5,814 | 1,389,173 | 748,557 |
| 1875 | 4,242 | 1,038,050 | 477,809 |
| 1876 | 4,789 | 1,099,810 | 488,815 |
| 1877 | 5,129 | 1,175,398 | 493,841 |
| 1878 | 4,429 | 968,758 | 373,738 |
| 1879 | 3,960 | 865,664 | 284,043 |
| 1880 | 4,104 | 819,934 | 179,605 |
| 1881 | 3,332 | 686,506 | 194,173 |
| 1882 | 3,334 | 790,643 | 282,806 |
| 1883 | 3,267 | 1,005,156 | 432,611 |
| 1884 | 3,138 | 837,811 | 407,079 |
| 1885 | 2,738 | 784,928 | 384,509 |
| 1886 | 3,589 | 980,135 | 464,478 |
| 1887 | 2,785 | 777,918 | 340,501 |
| 1888 | 2,647 | 878,800 | 434,753 |
| 1889 | 2,975 | 1,085,273 | 563,584 |
| 1890 | 2,882 | 1,016,165 | 533,957 |
| 1891 | 2,594 | 975,013 | 553,800 |
| 1892 | 2,615 | 955,554 | 541,065 |
| 1893 | 2,843 | 1,294,823 | 631,667 |
| 1894 | 2,412 | 1,008,221 | 592,267 |
| 1895 | 2,222 | 869,595 | 469,779 |
| 1896 | 2,766 | 1,279,987 | 653,213 |
| 1897 | 2,725 | 1,274,292 | 564,694 |
| 1898 | 2,384 | 1,140,077 | 487,539 |
| 1899 | 2,202 | 789,770 | 360,529 |
| 1900 | 2,399 | 719,360 | 318,529 |
| 1901 | 1,547 | 620,209 | 274,019 |
| 1902 | 1,568 | 665,387 | 269,029 |
| 1903 | 1,787 | 1,002,919 | 370,225 |
| 1904 | 1,433 | 811,371 | 252,481 |
| 1905 | 1,595 | 1,092,050 | 305,096 |
| 1906 | 1,536 | 1,201,967 | 321,431 |
| 1907 | 1,982 | 1,614,132 | 396,743 |
| 1908 | 2,351 | 1,703,453 | 448,654 |
| 1909 | 2,433 | 2,025,951 | 445,419 |
| 1910 | 2,544 | 2,326,290 | 487,499 |

La quantité totale de fret qui a passé par les différentes divisions du système des canaux canadiens pendant la saison de 1910 est comme suit :—

| — | Bétail. | Produits forestiers. | Objets fabriqués. | Produits de mines. | Produits agricoles. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Welland | 688 | 154,737 | 516,333 | 611,994 | 1,042,538 | 2,326,290 |
| Saint-Laurent | 9,514 | 564,328 | 497,007 | 759,052 | 930,851 | 2,760,752 |
| Chambly | 404 | 496,119 | 21,834 | 127,275 | 23,667 | 669,299 |
| Ottawa | 3,242 | 268,199 | 72,294 | 35,934 | 5,592 | 385,261 |
| Rideau | 2,124 | 40,026 | 76,299 | 13,547 | 2,885 | 134,881 |
| Saint-Pierre | 2,599 | 10,124 | 7,889 | 48,468 | 16,871 | 85,951 |
| Murray | 149 | 3,471 | 162,506 | 7,400 | 4,415 | 177,941 |
| Vallée de la Trent | 435 | 35,849 | 8,672 | 679 | 628 | 46,263 |
| Sault-Sainte-Marie | 1,368 | 100,613 | 862,526 | 32,597,423 | 2,833,757 | 36,395,687 |
| Saint-André | ..... | 7,952 | 177 | ..... | 177 | 8,283 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 2,326,290 tonnes, dont 1,042,538 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la quantité totale de fret transportée a été de 2,760,752 tonnes, dont 930,851 se composaient de produits agricoles et 497,007 tonnes de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée a été de 385,261 tonnes, dont 564,328 se composaient de produits forestiers.

ETAT comparatif du trafic par les Etats-Unis, le canal des chutes Sainte-Marie, et par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie, pour les saisons de 1909 et 1910.

| — | Trafic de 1910. | | Total du trafic pour la | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Canal des Etats-Unis. | Canal canadien. | Saison de 1910. | Saison de 1909. | Montant. | Montant. |
| Navires ..... nombre. | 12,927 | 7,972 | 20,899 | 19,134 | 1,765 | ..... |
| Eclusages..... " | 8,459 | 6,110 | 14,569 | 13,571 | 998 | ..... |
| Tonnage enregistré.....tonn. net | 26,506,986 | 23,361,198 | 49,868,184 | 46,779,137 | 3,089,047 | ..... |
| " fret..... " | 25,927,661 | 36,395,687 | 62,323,348 | 57,993,619 | 4,329,729 | ..... |
| Passagers ..... nombre | 33,536 | 33,291 | 66,827 | 60,546 | 6,281 | ..... |
| Houille anthracite.....tonn. net | 1,109,533 | 601,208 | 1,710,741 | 1,422,671 | 288,070 | ..... |
| " bitumineuse .... " | 8,319,072 | 3,508,357 | 11,827,429 | 8,586,321 | 3,241,108 | ..... |
| Farine ..... barils | 4,856,756 | 2,831,260 | 7,688,016 | 7,103,533 | 584,483 | ..... |
| Blé..... boiss. | 17,505,949 | 68,396,300 | 85,902,249 | 112,839,716 | ..... | 25,937,467 |
| Grain (excepté le blé) ... " | 14,945,290 | 23,855,747 | 38,601,037 | 47,493,636 | ..... | 8,692,599 |
| Fer ouvré et en gueuse..tonn. net | 266,951 | 218,717 | 485,668 | 572,892 | ..... | 87,224 |
| Sel..... barils | 390,191 | 138,419 | 528,610 | 651,091 | ..... | 122,481 |
| Cuivre.....tonn. net | 121,438 | 35,806 | 157,244 | 127,212 | 30,032 | ..... |
| Minerai de fer ..... " | 13,075,362 | 28,440,952 | 41,516,314 | 40,023,414 | 1,492,900 | ..... |
| Bois de service.....de 1 pc. d'ép. | 558,607,000 | 44,646,650 | 603,253,650 | 552,003,300 | 51,250,350 | ..... |
| Minerai d'argent .....tonn. net | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pierre de construction .. " | 9,335 | ..... | 9,335 | 1,784 | 7,551 | ..... |
| Fret non classé..... " | 747,886 | 740,554 | 1,488,440 | 1,131,586 | 356,854 | ..... |

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1889 | 234 jours | 1900 | 238 jours |
| 1890 | 228 " | 1901 | 230 " |
| 1891 | 225 " | 1902 | 256 " |
| 1892 | 233 " | 1903 | 249 " |
| 1893 | 219 " | 1904 | 223 " |
| 1894 | 234 " | 1905 | 245 " |
| 1895 | 231 " | 1906 | 249 " |
| 1896 | 232 " | 1907 | 233 " |
| 1897 | 234 " | 1908 | 231 " |
| 1898 | 241 " | 1909 | 236 " |
| 1899 | 231 " | 1910 | 224 " |

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1895 | 87 jours | 1903 | 256 jours |
| 1896 | 218 " | 1904 | 241 " |
| 1897 | 238 " | 1905 | 255 " |
| 1898 | 243 " | 1906 | 253 " |
| 1899 | 239 " | 1907 | 238 " |
| 1900 | 238 " | 1908 | 235 " |
| 1901 | 246 " | 1909 | 240 " |
| 1902 | 264 " | 1910 | 248 " |

Le nombre moyen des navires qui ont passé chaque jour par les deux canaux durant la saison de 1910 dépassait quatre-vingt-huit.

A—TABLEAU indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés transportés
années finissant le

| Années. | Céréales. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres. Articles. † |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1869* | 45,674 | 313,825 | 120,599 | 20,951 | ..... | 904 | 1,937 |
| 1872 | 26,651 | 239,998 | 254,902 | 6,035 | 7,752 | 64 | 2,745 |
| 1873 | 30,665 | 355,847 | 180,169 | 8,225 | 1,194 | 3 | 3,777 |
| 1874 | 24,019 | 413,212 | 181,151 | 18,871 | 5,954 | 513 | 8,677 |
| 1875 | 13,964 | 253,835 | 103,749 | 35,751 | 3,383 | 917 | 6,337 |
| 1876 | 15,778 | 201,906 | 144,501 | 18,455 | 24,496 | 1,454 | 3,198 |
| 1877 | 13,558 | 253,953 | 169,196 | 19,870 | 2,810 | 2,439 | 2,355 |
| 1878 | 9,121 | 191,982 | 185,931 | 10,979 | 3,088 | ..... | 2,302 |
| 1879 | 10,710 | 274,570 | 144,506 | 4,655 | 1,239 | 440 | 2,444 |
| 1880 | 12,679 | 242,020 | 163,738 | 17,772 | 477 | 1,016 | 1,480 |
| 1881 | 9,959 | 127,832 | 101,075 | 24,509 | ..... | 1,844 | 2,086 |
| 1882 | 12,261 | 215,056 | 54,799 | 20,126 | 611 | 3,226 | 403 |
| 1883 | 13,471 | 152,794 | 182,269 | 10,436 | 731 | 1,642 | 10,983 |
| 1884 | 13,683 | 144,851 | 118,811 | 7,155 | 10,746 | 1,320 | 9,168 |
| 1885 | 13,334 | 124,206 | 117,536 | 15,801 | 1,116 | ..... | 1,912 |
| 1886 | 19,474 | 154,169 | 219,442 | 1,595 | 4,911 | 564 | 14,657 |
| 1887 | 23,949 | 221,927 | 114,938 | 9,574 | 12,050 | ..... | 12,533 |
| 1888 | 16,983 | 160,963 | 194,886 | 5,906 | 26,629 | 811 | 13,608 |
| 1889 | 7,931 | 126,664 | 353,595 | 4,272 | 28,356 | 2,673 | 18,552 |
| 1890 | 14,461 | 118,002 | 327,394 | 10,830 | 27,728 | 1,549 | 20,876 |
| 1891 | 13,517 | 198,658 | 185,180 | 8,113 | 52,959 | 65,888 | 28,042 |
| 1892 | 17,046 | 232,019 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,815 |
| 1893 | 15,235 | 258,392 | 441,092 | 18,599 | 31,283 | 3,671 | 36,981 |
| 1894 | 33,628 | 270,993 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | 567 | 60,673 |
| 1895 | 44,044 | 203,088 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | 1,007 | 46,463 |
| 1896 | 42,425 | 320,563 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 9,405 | 56,591 |
| 1897 | 9,065 | 324,743 | 390,615 | 14,173 | 25,161 | 8,483 | 44,674 |
| 1898 | 5,578 | 207,647 | 437,861 | 12,286 | 17,502 | 16,127 | 23,182 |
| 1899 | 11,625 | 197,732 | 204,004 | 2,907 | 24,037 | 923 | 18,460 |
| 1900 | 10,968 | 137,800 | 163,509 | 4,035 | 41,055 | 3,538 | 14,815 |
| 1901 | 18,978 | 151,586 | 67,756 | 7,119 | 28,485 | 2,961 | 14,024 |
| 1902 | 22,282 | 225,171 | 67,647 | 7,418 | 11,232 | 4,079 | 12,963 |
| 1903 | 25,998 | 259,031 | 210,758 | 14,656 | 7,911 | 4,904 | 13,994 |
| 1904 | 35,049 | 165,138 | 116,444 | 27,171 | 16,582 | ..... | 13,184 |
| 1905 | 38,512 | 254,458 | 180,921 | 55,432 | 36,072 | 1,711 | 9,883 |
| 1906 | 18,294 | 326,798 | 211,805 | 31,446 | 49,306 | 1,784 | 10,739 |
| 1907 | 22,739 | 488,565 | 271,693 | 13,240 | 73,369 | 2,270 | 22,683 |
| 1908 | 23,209 | 732,131 | 127,402 | 31,172 | 33,423 | 6,667 | 21,668 |
| 1909 | 38,763 | 590,196 | 140,902 | 23,151 | 75,135 | 33 | 30,221 |
| 1910 | 41,152 | 587,493 | 229,980 | 21,575 | 136,233 | ..... | 18,149 |

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

en montant et en descendant le canal Welland pendant une période de quarante 31 décembre 1910.

| Total. | Marchandises lourdes | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel. | Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent. | Houille. | Minerais. | Total. |
| Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 503,860 | 46,806 | 16,924 | 91,575 | 37,153 | 103,126 | 58,781 | 275,623 |
| 538,147 | 26,217 | 17,141 | 50,540 | 44,243 | 186,932 | 98,605 | 3,678 |
| 579,880 | 6,923 | 20,754 | 40,850 | 17,157 | 339,016 | 118,685 | 43,387 |
| 647,397 | 6,032 | 12,068 | 23,309 | 9,579 | 323,503 | 56,825 | 431,316 |
| 417,936 | 1,517 | 7,588 | 13,509 | 9,962 | 321,306 | 43,683 | 397,565 |
| 409,788 | 51 | 7,997 | 30,300 | 20,327 | 288,211 | 81,654 | 378,540 |
| 464,181 | 9,630 | 9,696 | 9,173 | 3,983 | 323,869 | 42,758 | 399,109 |
| 403,403 | 10 | 11,518 | 3,980 | 12,686 | 295,318 | 15,229 | 338,741 |
| 438,564 | 2,782 | 5,797 | 7,174 | 17,796 | 192,957 | 19,164 | 245,670 |
| 442,182 | 5,360 | 4,812 | 413 | 22,273 | 109,986 | 34,139 | 176,983 |
| 269,395 | 4,585 | 7,013 | 10 | 30,682 | 128,113 | 18,785 | 189,188 |
| 306,482 | ..... | 5,348 | 50 | 17,327 | 237,559 | 23,700 | 283,984 |
| 373,326 | 1,237 | 7,922 | 66 | 17,037 | 307,058 | 31,785 | 365,105 |
| 305,734 | 698 | 652 | 461 | 3,242 | 274,471 | 53,205 | 332,729 |
| 273,905 | 78 | 2,055 | 597 | 14,243 | 248,272 | 26,728 | 291,973 |
| 414,812 | 166 | 6,123 | 48 | 12,324 | 271,356 | 27,447 | 317,464 |
| 394,971 | 1,351 | 5,636 | ..... | 6,715 | 145,193 | 13,866 | 172,761 |
| 419,786 | 93 | 3,220 | 316 | 13,617 | 223,871 | 16,872 | 257,989 |
| 542,043 | 47 | 2,479 | 1,254 | 20,269 | 268,305 | 2,435 | 294,789 |
| 519,291 | ..... | 753 | 1,027 | 28,047 | 202,384 | 8,138 | 240,349 |
| 367,177 | 127 | 1,610 | 2,567 | 7,953 | 224,644 | 3,415 | 240,316 |
| 527,426 | 163 | 1,567 | 878 | 3,666 | 211,616 | 355 | 218,245 |
| 805,253 | 6 | 2,075 | 374 | 8,139 | 233,096 | ..... | 243,690 |
| 591,409 | ..... | 3,072 | 159 | 977 | 203,608 | ..... | 207,816 |
| 486,421 | 185 | 6,245 | 54 | 2,819 | 158,866 | 1,140 | 169,309 |
| 788.974 | 1,192 | 6,332 | 82 | 3,264 | 223,445 | 1,158 | 235,473 |
| 816,914 | 7,206 | 17,012 | 227 | 590 | 176,226 | ..... | 201,261 |
| 720,183 | 1,444 | 11,722 | 799 | 734 | 162,336 | 13,433 | 190,468 |
| 459,688 | 567 | 6,361 | 1,282 | 1,318 | 97,732 | 26,125 | 133,385 |
| 375,720 | ..... | 8,190 | 533 | 4,800 | 47,392 | 58,400 | 119,315 |
| 290,909 | 83 | 6,094 | 327 | 8,773 | 49,480 | 99,487 | 164,244 |
| 350,792 | 64 | 7,488 | ..... | 15,201 | 64,014 | 22,480 | 109,247 |
| 537,252 | 488 | 5,407 | 2,554 | 45,846 | 147,884 | 18,323 | 220,502 |
| 373,568 | 11,381 | 9,957 | 1,093 | 4,164 | 113,525 | 39,683 | 179,803 |
| 576,989 | 2,651 | 10,912 | 226 | 4,221 | 172,642 | 22,381 | 213,033 |
| 650,172 | 3,747 | 8,493 | 100 | 16,204 | 147,587 | 5,862 | 181,993 |
| 894,559 | 961 | 4,923 | 246 | 18,761 | 267,212 | 25,040 | 317,143 |
| 975,672 | ..... | 35,726 | 429 | ..... | 316,921 | 18,004 | 371,080 |
| 898,401 | ..... | 87,025 | ..... | ..... | 377,681 | 33,301 | 498,007 |
| 1,034,582 | ..... | 57,581 | ..... | ..... | 577,491 | 34,311 | 669,383 |

B.—Tableau indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland pendant une série de quarante années finissant le 31 décembre 1910.

## CÉRÉALES.

| Année. | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine | Seigle. | Autres articles. † | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1869 | 44,110 | 310,090 | 119,541 | 3,920 | ..... | 680 | 1,541 | 479,882 |
| 1872 | 26,648 | 231,056 | 254,534 | 693 | 7,594 | 64 | 2,300 | 524,889 |
| 1873 | 30,660 | 345,720 | 180,042 | 643 | 1,188 | 3 | 3,557 | 563,813 |
| 1874 | 24,017 | 406,157 | 181,128 | 377 | 5,953 | ..... | 3,301 | 620,933 |
| 1875 | 13,930 | 248,555 | 103,477 | 813 | 3,383 | 500 | 4,304 | 374,962 |
| 1876 | 15,735 | 194,559 | 144,501 | 1,110 | 24,496 | 1,454 | 2,949 | 384,807 |
| 1877 | 13,588 | 248,894 | 169,185 | 10,216 | 2,810 | 2,405 | 1,833 | 448,931 |
| 1878 | 8,854 | 188,106 | 185,931 | 1,217 | 3,088 | ..... | 2,100 | 389,296 |
| 1879 | 10,588 | 271,545 | 114,276 | 803 | 1,196 | ..... | 2,387 | 430,795 |
| 1880 | 12,467 | 240,601 | 162,891 | ..... | 477 | ..... | 1,418 | 417,853 |
| 1881 | 9,655 | 121,393 | 103,075 | 252 | ..... | 6 | 1,371 | 235,752 |
| 1882 | 12,205 | 205,876 | 54,797 | 537 | ..... | 1,954 | 225 | 275,594 |
| 1883 | 13,256 | 146,741 | 182,143 | 975 | 731 | 518 | 10,971 | 355,335 |
| 1884 | 13,626 | 135,804 | 118,811 | 270 | 10,746 | 477 | 9,018 | 288,752 |
| 1885 | 13,322 | 114,090 | 117,536 | 618 | 1,116 | ..... | 1,628 | 248,310 |
| 1886 | 19,418 | 146,151 | 218,897 | ..... | 4,891 | ..... | 14,581 | 403,928 |
| 1887 | 23,940 | 210,755 | 114,938 | 1,711 | 12,050 | ..... | 12,149 | 375,543 |
| 1888 | 16,973 | 150,833 | 194,886 | 555 | 26,629 | 811 | 13,358 | 404,045 |
| 1889 | 7,922 | 120,498 | 353,595 | 197 | 28,356 | 1,918 | 18,273 | 530,759 |
| 1890 | 14,461 | 114,924 | 327,394 | 6,519 | 27,728 | 1,121 | 20,836 | 512,983 |
| 1891 | 13,517 | 196,326 | 185,177 | 8,113 | 52,959 | 65,071 | 27,895 | 549,058 |
| 1892 | 17,046 | 229,569 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,548 | 524,709 |
| 1893 | 15,232 | 257,203 | 441,092 | 18,461 | 31,283 | 3,671 | 36,981 | 803,923 |
| 1894 | 33,628 | 270,514 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | ..... | 60,587 | 590,277 |
| 1895 | 43,895 | 202,636 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | ..... | 46,435 | 484,785 |
| 1896 | 42,159 | 319,388 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 8,970 | 54,031 | 784,538 |
| 1897 | 9,025 | 322,993 | 390,615 | 14,173 | 25,127 | 8,483 | 44,651 | 815,067 |
| 1898 | 5,578 | 206,313 | 437,849 | 12,286 | 17,491 | 16,127 | 23,170 | 718,814 |
| 1899 | 11,625 | 197,732 | 204,004 | 2,424 | 23,541 | 923 | 18,440 | 458,689 |
| 1900 | 10,968 | 137,800 | 163,509 | 3,449 | 40,256 | 3,538 | 14,802 | 374,322 |
| 1901 | 18,937 | 151,325 | 67,756 | 7,119 | 28,281 | 2,961 | 14,021 | 290,400 |
| 1902 | 22,282 | 223,499 | 67,647 | 7,418 | 11,223 | 4,079 | 12,912 | 349,060 |
| 1903 | 25,997 | 257,370 | 210,758 | 14,656 | 7,911 | 4,904 | 13,982 | 535,578 |
| 1904 | 35,046 | 164,515 | 116,444 | 27,171 | 16,582 | ..... | 13,157 | 372,915 |
| 1905 | 38,512 | 247,599 | 180,921 | 55,432 | 36,072 | 1,711 | 9,882 | 570,129 |
| 1906 | 18,227 | 326,789 | 111,243 | 31,446 | 49,306 | 1,411 | 10,739 | 549,161 |
| 1907 | 22,689 | 488,565 | 271,693 | 13,240 | 73,369 | 2,270 | 22,683 | 894,509 |
| 1908 | 23,187 | 730,751 | 127,402 | 31,172 | 33,423 | 6,667 | 21,668 | 974,270 |
| 1909 | 38,763 | 590,074 | 140,902 | 23,151 | 75,135 | 33 | 30,206 | 898,264 |
| 1910 | 41,152 | 587,493 | 229,980 | 21,575 | 136,233 | ..... | 18,149 | 1,034,582 |

*Exercice. †Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

C.—Tableau indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante années finissant le 31 décembre 1910.

| Années. | Céréales. | | | | | | | | Marchandises lourdes. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | *Autres articles. | Total. | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel. | Houille. | Minerais. | Total. |
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Tonx'. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| 1869 | 30,681 | 211,085 | 91,149 | 2,942 | ..... | 667 | 1,006 | 337,530 | 68,064 | 14,334 | 89,086 | 28,566 | 35,912 | 235,962 |
| 1872 | 10,482 | 124,695 | 89,761 | 1,391 | 7,400 | ..... | 608 | 234,337 | 24,040 | 13,239 | 49,843 | 95,741 | 59,401 | 224,264 |
| 1873 | 10,805 | 127,727 | 101.329 | 1,920 | 1,188 | 3 | 392 | 243,366 | 4,659 | 13,826 | 40,507 | 170,242 | 62,942 | 292,176 |
| 1874 | 8.230 | 229,053 | 125,627 | ..... | 5,948 | ..... | 5,368 | 374,226 | 5,742 | 8,941 | 22,888 | 203,673 | 19,651 | 260,895 |
| 1875 | 1,881 | 113.832 | 54,188 | 2,641 | 2,946 | 500 | 1,920 | 177,908 | 14 | 4,123 | 12,931 | 192,767 | 34,616 | 244,451 |
| 1876 | 5,187 | 96,247 | 58,138 | ..... | 1,905 | 525 | 403 | 162,405 | ..... | 5,531 | 29,395 | 167,110 | 25,808 | 227,844 |
| 1877 | 3,342 | 107,396 | 65,260 | 1,603 | 2,314 | 258 | 413 | 180,586 | 8,976 | 8,688 | 8,336 | 172,868 | 41,107 | 239,975 |
| 1878 | 1,316 | 65,542 | 60,026 | 859 | 277 | ..... | 341 | 128,361 | ..... | 10,713 | 3,892 | 150,583 | 13,535 | 178,723 |
| 1879 | 159 | 53,791 | 33,401 | ..... | 464 | ..... | 11 | 87,826 | 2,405 | 3,648 | 6,318 | 118,573 | 17,797 | 148,741 |
| 1880 | ..... | 30,611 | 16,122 | 1,551 | 296 | ..... | ..... | 48,580 | 4,743 | 3,515 | 371 | 65,945 | 18,380 | 92,954 |
| 1881 | ..... | 34,320 | 30,031 | 924 | ..... | ..... | 10 | 65,285 | 1,313 | 5,570 | ..... | 83,858 | 6,464 | 97,205 |
| 1882 | 107 | 30,227 | 32,433 | 537 | ..... | 684 | 14 | 64,002 | ..... | 4,076 | ..... | 158,552 | 14,533 | 177,161 |
| 1883 | 2,041 | 54,382 | 66,128 | 735 | 731 | ..... | 8,579 | 132,496 | 1,209 | 6,901 | 8 | 196,462 | 24,891 | 229,471 |
| 1884 | 1,715 | 40,956 | 53,707 | ..... | 9,874 | ..... | 8,170 | 114,422 | 698 | 599 | ..... | 210,790 | 15,100 | 227.187 |
| 1885 | 124 | 53,235 | 63,229 | 732 | 882 | ..... | 1 | 118,203 | ..... | 1,594 | ..... | 198,416 | 15,029 | 215,039 |
| 1886 | 7,591 | 53,258 | 94,048 | ..... | 4,790 | ..... | 13,201 | 172,888 | 156 | 5,328 | 1 | 189,964 | 11,364 | 206,813 |
| 1887 | 11,780 | 37,678 | 83,431 | 1,732 | 12,050 | ..... | 10,859 | 157,530 | 15 | 4,406 | ..... | 82,780 | 627 | 87,828 |
| 1888 | 8,563 | 39,999 | 102,974 | 2 | 26,510 | 179 | 11,598 | 189,825 | 63 | 1,601 | 56 | 173,259 | 2,309 | 177.288 |
| 1889 | 5,017 | 39,229 | 147,045 | ..... | 27,492 | ..... | 17,225 | 236,208 | ..... | 1,587 | 896 | 227,476 | 1,204 | 231,163 |
| 1890 | 9,204 | 31,527 | 180,842 | 6,519 | 27,030 | ..... | 20,497 | 275,619 | ..... | 504 | 208 | 162,231 | 1,620 | 154,563 |
| 1891 | 6,802 | 32,097 | 127,494 | 8,113 | 52,823 | ..... | 26,115 | 253,444 | ..... | 292 | 705 | 186,572 | 1,773 | 189,342 |
| 1892 | 11,018 | 26,950 | 131,222 | 6,433 | 36,935 | ..... | 31,992 | 244,550 | ..... | 576 | 2 | 183,895 | ..... | 184,473 |
| 1893 | 6,588 | 28,187 | 198,777 | 16,751 | 23,870 | 864 | 36,352 | 311,389 | ..... | 344 | ..... | 206,827 | ..... | 207,171 |
| 1894 | 17,795 | 53,846 | 105,329 | 28,095 | 27,621 | ..... | 60,462 | 198,358 | ..... | 297 | ..... | 188,521 | ..... | 188,818 |
| 1895 | 10,169 | 27,881 | 100,512 | 7,904 | 17,020 | ..... | 46,316 | 209,802 | 181 | 246 | ..... | 149,490 | ..... | 149,917 |
| 1896 | 16,224 | 34,878 | 175,094 | 11,128 | 16,137 | 490 | 46,456 | 300,407 | ..... | 146 | ..... | 207,348 | ..... | 207,494 |
| 1897 | 7,237 | 28,919 | 169,057 | 14,173 | 14,969 | ..... | 41,887 | 276,242 | 965 | 15 | ..... | 165,143 | ..... | 166.123 |
| 1898 | 4,212 | 11,268 | 150,667 | 6,909 | 12,732 | 1,197 | 22,671 | 209,656 | 770 | 339 | 4 | 156,814 | ..... | 157,927 |
| 1899 | 6,118 | 12,926 | 81,777 | 2,424 | 19,526 | 923 | 18,198 | 141,892 | 351 | 1,646 | 553 | 88,931 | ..... | 91,481 |
| 1900 | 7,966 | 18,771 | 60,545 | 2,402 | 39,706 | 2,149 | 14,248 | 145,787 | ..... | 953 | ..... | 46,024 | ..... | 46,977 |
| 1901 | 17,165 | 23,557 | 55,531 | 7,119 | 26,344 | ..... | 14,016 | 143,732 | 83 | 80 | 105 | 46,702 | ..... | 46,970 |
| 1902 | 13,785 | 32,639 | 66,111 | 7,418 | 10,006 | ..... | 12,675 | 142,634 | ..... | 214 | ..... | 12,911 | ..... | 13,125 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

C.—Tableau indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante années finissant le 31 décembre 1910—*Fin.*

| Années. | Céréales. | | | | | | | | Marchandises lourdes. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | *Autres articles. | Total. | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel. | Houille. | Minerais. | Total. |
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| 1903 | 6,082 | 15,439 | 108,917 | 11,433 | 6,112 | 4,174 | 13,568 | 165,725 | 459 | ..... | ..... | 113,072 | ..... | 113,535 |
| 1904 | 8,556 | 14,269 | 60,964 | 16,621 | 16,497 | ..... | 13,079 | 129,986 | ..... | ..... | ..... | 63,882 | ..... | 63,882 |
| 1905 | 24,054 | 15,483 | 93,622 | 9,197 | 10,892 | ..... | 9,682 | 162,930 | ..... | 1 | ..... | 73,464 | ..... | 73,465 |
| 1906 | 15,215 | 13,410 | 135,240 | 9,266 | 11,323 | ..... | 10,678 | 195.132 | ..... | 169 | ..... | 33,523 | ..... | 33,692 |
| 1907 | 18,898 | 21,892 | 124,474 | 2,812 | 4,741 | 2 | 22,001 | 194.820 | ..... | 30 | ..... | 110,347 | 4,050 | 114,420 |
| 1908 | 17,694 | 24,651 | 99,830 | 7,148 | 2,070 | 2 | 21,393 | 172,788 | ..... | ..... | ..... | 158,351 | 1,400 | 159,751 |
| 1909 | 15,452 | 17,940 | 100,967 | 4,224 | ..... | ..... | 22,683 | 161,266 | ..... | 5 | ..... | 131,131 | 1,531 | 132,667 |
| 1910 | 11,859 | 10,717 | 126,938 | 3,840 | ..... | ..... | 8,571 | 161,925 | ..... | ..... | ..... | 201,893 | ..... | 201,893 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909 et 1910.

| ARTICLES. | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 191 | 100,242 | 129 | 75,777 | 201 | 212,027 | 78 | 36,962 | 599 | 425,008 |
| 1899. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 91,901 | | 80,928 | | 16,250 | | 7,244 | | 196,323 |
| Maïs | | 28,015 | | 18,905 | | 138,834 | | 18,250 | | 204,004 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 2,424 | | ..... | | 2,424 |
| Avoine | | 1,557 | | ..... | | 21,646 | | ..... | | 23,203 |
| Pois | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| Seigle | | ..... | | ..... | | 923 | | ..... | | 923 |
| Houille | | 435 | | 6,736 | | ..... | | 3,398 | | 10,569 |
| Diverses marchandises | | 25,203 | | 18,651 | | 49,522 | | 1,567 | | 94,943 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 485 | | 916 | | ..... | | 100 | | 1,501 |
| Bois de ser., scié..pd 1 p. d'ép. | | 2,077,748 | | 772,739 | | 14,855,338 | | 19,949,079 | | 37,654,904 |
| " charpente...pds cub. | | 322,138 | | 585,780 | | 20,802 | | 328,806 | | 1,257,526 |
| " chauffage.....cordes. | | ..... | | 9 | | ..... | | ..... | | 9 |
| Douves .....nombre. | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 216 | 114,885 | 109 | 67,475 | 168 | 182,444 | 71 | 30,309 | 564 | 395,113 |
| 1900. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 67,694 | | 43,157 | | 23,066 | | 2,130 | | 136,047 |
| Maïs | | 39,597 | | 31,248 | | 78,701 | | 13,963 | | 163,509 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 2,402 | | 1,047 | | 3,449 |
| Avoine | | ..... | | ..... | | 39,706 | | 407 | | 40,113 |
| Pois | | 115 | | ..... | | 4 | | ..... | | 119 |
| Seigle | | 1,389 | | ..... | | 2,149 | | ..... | | 3,538 |
| Houille | | 723 | | 637 | | 433 | | 559 | | 2,352 |
| Diverses marchandises | | 53,649 | | 31,536 | | 43,344 | | 3,564 | | 132,093 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 1,078 | | ..... | | ..... | | ..... | | 1,078 |
| Bois de ser., scié..pd 1 p. d'ép. | | 6,847,279 | | 5,344,258 | | 14,984,483 | | 18,770,405 | | 45,946,425 |
| " charpente...pds cub. | | 439,827 | | 355,951 | | 11,583 | | 198,420 | | 1,005,781 |
| " chauffage.....cordes | | 126 | | 255 | | ..... | | ..... | | 381 |
| Douves.....nombre. | | 1,000 | | ..... | | ..... | | ..... | | 1,000 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 197 | 103,802 | 114 | 59,022 | 163 | 182,497 | 48 | 22,319 | 522 | 367,640 |
| 1901. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | | 57,641 | | 58,973 | | 31,955 | | 1,241 | | 149,810 |
| Maïs | | 7,350 | | 4,689 | | 55,717 | | ..... | | 67,756 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 7,119 | | ..... | | 7,119 |
| Avoine | | 944 | | ..... | | 27,197 | | ..... | | 28,141 |
| Pois | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| Seigle | | 2,961 | | ..... | | ..... | | ..... | | 2,961 |
| Houille | | 1,960 | | 362 | | 357 | | ..... | | 2,679 |
| Diverses marchandises | | 71,300 | | 32,312 | | 12,874 | | 7,469 | | 123,955 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 18 | | ..... | | ..... | | ..... | | 18 |
| Bois de ser., scié..pd 1p. d'ép. | | 6,533,423 | | 4,060,251 | | 11,089,806 | | 13,092,940 | | 34,776,420 |
| " charpente...pds cub. | | 362,441 | | 204,682 | | 9,384 | | 149,531 | | 726,038 |
| " chauffage.....cordes | | 165 | | 264 | | ..... | | ..... | | 429 |
| Douves .....nombre. | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| ARTICLES. | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 196 | 90,791 | 122 | 73,958 | 191 | 201,339 | 52 | 22,097 | 561 | 388,185 |
| 1902. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 82,954 | | 85,973 | | 52,889 | | ..... | | 221,816 | |
| Maïs | 148 | | 1,388 | | 66,111 | | ..... | | 67,647 | |
| Orge | ..... | | ..... | | 7,418 | | ..... | | 7,418 | |
| Avoine | 1,200 | | 43 | | 9,963 | | ..... | | 11,206 | |
| Pois | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | |
| Seigle | 3,808 | | ..... | | 271 | | ..... | | 4,079 | |
| Houille | 3,977 | | 25,732 | | 13,497 | | 8,332 | | 51,538 | |
| Diverses marchandises | 33,111 | | 8,723 | | 38,351 | | 1,594 | | 81,779 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 47 | | 28 | | 4 | | ..... | | 79 | |
| Bois de s., scié. pds 1pce d'ép. | 13,218,960 | | 3,256,187 | | 25,437,287 | | 19,540,426 | | 61,452,860 | |
| " charpente....pds cub. | 370,718 | | 557,689 | | ..... | | 115,000 | | 1,043,407 | |
| " chauffage.....cordes. | 56 | | 40 | | ..... | | ..... | | 96 | |
| Douves.....nombre. | ..... | | 14,000 | | ..... | | ..... | | 14,000 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 329 | 151,850 | 76 | 45,918 | 243 | 252,094 | 69 | 27,854 | 627 | 477,716 |
| 1903. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 149,378 | | 38,473 | | 60,514 | | 6,305 | | 254,670 | |
| Maïs | 21,356 | | 4,682 | | 174,588 | | 10,132 | | 210,758 | |
| Orge | 2,580 | | 667 | | 11,409 | | ..... | | 14,656 | |
| Avoine | 306 | | 1,335 | | 6,112 | | ..... | | 7,753 | |
| Pois | 63 | | ..... | | 22 | | ..... | | 85 | |
| Seigle | ..... | | ..... | | 4,904 | | ..... | | 4,904 | |
| Houille | 389 | | 12,991 | | 8,133 | | 8,496 | | 30,009 | |
| Diverses marchandises | 39,563 | | 3,367 | | 41,584 | | 2,000 | | 86,514 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | ..... | | 54 | | ..... | | ..... | | 54 | |
| Bois de s., scié-pds 1 pce d'ép. | 12,841,552 | | 1,625,855 | | 17,871,652 | | 14,733,677 | | 47,072,736 | |
| " charpente....pds cub. | 572,000 | | 660,000 | | ..... | | 84,200 | | 1,316,200 | |
| " chauffage.....cordes. | ..... | | 210 | | 9 | | ..... | | 219 | |
| Douves.....nombre. | ..... | | 641,000 | | ..... | | ..... | | 641,000 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 228 | 157,539 | 55 | 39,375 | 205 | 187,748 | 42 | 15,918 | 530 | 400,580 |
| 1904. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| | 116,794 | | 33,302 | | 14,269 | | ..... | | 164,365 | |
| Blé | 12,768 | | 7,814 | | 95,362 | | ..... | | 116,444 | |
| Maïs | 2,619 | | 824 | | 23,728 | | ..... | | 27,171 | |
| Orge | ..... | | ..... | | 16,261 | | ..... | | 16,261 | |
| Avoine | ..... | | ..... | | 3 | | ..... | | 3 | |
| Pois | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | |
| Seigle | 1,925 | | 7,187 | | 17,133 | | 7,668 | | 33,913 | |
| Houille | 34,907 | | ..... | | 1,925 | | ..... | | 36,832 | |
| Diverses marchandises | 29,567 | | ..... | | 60,548 | | ..... | | 90,115 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | |
| Bois de s., scié. pds 1 pce d'ép. | 15,077,382 | | 854,811 | | 32,754,541 | | 9,572,655 | | 58,259,389 | |
| " charpente ..pds cub. | 944,508 | | 744,000 | | ..... | | 149,000 | | 1,837,508 | |
| " chauffage.....cordes. | ..... | | ..... | | 717 | | ..... | | 717 | |
| Douves.....nombre. | 634,000 | | ..... | | ..... | | ..... | | 634,000 | |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | | | Navires américains. | | | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 252 | 182,373 | 91 | 48,692 | 319 | 286,656 | 64 | 29,120 | 726 | 546,841 |
| 1905. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 188,706 | | 18,575 | | 28,757 | | 2,512 | | 238,550 | |
| Maïs | 6,385 | | 6,636 | | 163,374 | | 4,526 | | 180,921 | |
| Orge | 6,870 | | 1,451 | | 47,111 | | ..... | | 55,432 | |
| Avoine | 8,225 | | 2,570 | | 21,535 | | 3,742 | | 36,072 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 76 | | ..... | | 76 | |
| Seigle | ..... | | ..... | | 1,711 | | ..... | | 1,711 | |
| Houille | 18,756 | | 35,324 | | 28,330 | | 8,678 | | 91,088 | |
| Minerai de fer | 14,358 | | 8,023 | | ..... | | ..... | | 22,381 | |
| Diverses marchandises | 29,375 | | 7,485 | | 74,975 | | 3,126 | | 114,961 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | ..... | | 2,748,941 | | 2,325 | | ..... | | 2,325 | |
| Bois de serv., scié. pds 1 pc. d'é. | 2,867,147 | | ..... | | 38,290,831 | | 12,479,698 | | 54,589,200 | |
| " charpente....pds cub. | 355,000 | | 951,524 | | ..... | | ..... | | 538,000 | |
| Bois de chauffage | ..... | | 183,000 | | 900 | | ..... | | 900 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 328 | 238,690 | 121 | 66,355 | 305 | 310,622 | 43 | 15,758 | 797 | 631,425 |
| 1906. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 250,493 | | 34,355 | | 35,578 | | ..... | | 320,436 | |
| Maïs | 8,177 | | ..... | | 202,250 | | 1,378 | | 49,306 | |
| Orge | 8,546 | | 5,046 | | 17,854 | | ..... | | 31,446 | |
| Avoine | 21,900 | | 16,083 | | 11,323 | | ..... | | 49,306 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 11 | | ..... | | 11 | |
| Seigle | ..... | | 5 | | 1,406 | | ..... | | 1,411 | |
| Houille | 30,455 | | 47,242 | | 24,190 | | 9,356 | | 111,243 | |
| Minerai de fer | 5,862 | | ..... | | ..... | | ..... | | 5,862 | |
| Marchandises | 35,383 | | 7,009 | | 110,263 | | 50 | | 152,705 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 16 | | 37 | | 851 | | ..... | | 904 | |
| Bois de serv., scié. pds 1 pc. d'é. | 3,471,514 | | 235,624 | | 25,711,196 | | 10,769,755 | | 40,188,089 | |
| " charpente....pds cub. | 375,000 | | 200,000 | | ..... | | ..... | | 575,000 | |
| Bois de chauffage.....cordes | 110 | | 18 | | 1,093 | | ..... | | 1,221 | |
| Douves.....nomb. | ..... | | ..... | | 300,000 | | ..... | | 300,000 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 375 | 290,509 | 148 | 81,070 | 408 | 397,616 | 76 | 36,921 | 1,007 | 806,116 |
| 1907. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 294,298 | | 50,808 | | 130,818 | | 4,429 | | 480,303 | |
| Maïs | 6,713 | | 514 | | 259,895 | | 4,571 | | 271,693 | |
| Orge | 8,726 | | 468 | | 4,046 | | ..... | | 13,240 | |
| Avoine | 49,689 | | 16,647 | | 7,033 | | ..... | | 73,369 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 25 | | ..... | | 25 | |
| Seigle | ..... | | ..... | | 2,270 | | ..... | | 2,270 | |
| Houille | 31,506 | | 57,373 | | 50,183 | | 14,493 | | 143,555 | |
| Minerai de fer | 12,040 | | 8,950 | | ..... | | ..... | | 20,990 | |
| Marchandises | 21,545 | | 9,436 | | 5,231 | | 6,235 | | 42,447 | |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | ..... | | ..... | | 2,222 | | ..... | | 2,222 | |
| Bois de serv., scie, pds 1 pc d'é. | ..... | | ..... | | 14,395,124 | | 11,201,446 | | 25,596,570 | |
| Bois de charpente...pds cub. | 558,090 | | 323,000 | | ..... | | ..... | | 881,090 | |
| Bois de chauffage.....cordes | ..... | | ..... | | 660 | | ..... | | 660 | |

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

| ARTICLES. | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 567 | 432,623 | 149 | 64,034 | 428 | 319,030 | 36 | 19,866 | 1180 | 835,553 |
| 1908. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 505,151 | | 39,001 | | 183,101 | | 3,498 | | 730,751 | |
| Maïs | 2,405 | | .... | | 124,997 | | ..... | | 127,402 | |
| Orge | 19,775 | | 1,133 | | 10,264 | | ..... | | 31,172 | |
| Avoine | 30,091 | | 643 | | 2,689 | | ..... | | 33,423 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 40 | | ..... | | 40 | |
| Seigle | 742 | | ..... | | 5,925 | | ..... | | 6,667 | |
| Houille | 39,733 | | 42,656 | | 57,448 | | 8,344 | | 148,181 | |
| Marchandises | 26,815 | | 14,783 | | 14,410 | | 13,686 | | 69,694 | |
| Bois de chauffage.....cordes. | ..... | | 70 | | 1,173 | | ..... | | 1,243 | |
| Bois de serv., scié, pds 1 pc d'é. | ..... | | ..... | | 17,572,070 | | 6,578,545 | | 24,150,615 | |
| Bois de charpente...pds. cub | 221,300 | | 313,000 | | ..... | | ..... | | 534,300 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 555 | 486,406 | 136 | 71,034 | 323 | 324,576 | 26 | 17,317 | 1040 | 899,333 |
| 1909. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 415,208 | | 34,903 | | 133,172 | | ..... | | 583,283 | |
| Maïs | 6,694 | | ..... | | 134,208 | | ..... | | 140,902 | |
| Orge | 17,943 | | 360 | | 4,848 | | ..... | | 23,151 | |
| Avoine | 70,392 | | 4,743 | | ..... | | ..... | | 75,135 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 63 | | ..... | | 63 | |
| Seigle | 33 | | ..... | | ..... | | ..... | | 33 | |
| Houille | 160,475 | | 53,681 | | 21,097 | | 630 | | 235,883 | |
| Marchandises | 52,994 | | 14,782 | | 12,232 | | 16,498 | | 96,506 | |
| Bois de service scié | ..... | | ..... | | 31,643 | | 10,214 | | 41,857 | |
| Bois de charpente | 3,450 | | 7,840 | | 125 | | 1,475 | | 12,890 | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 596 | 599,416 | 142 | 88,963 | 249 | 285,704 | 14 | 13,563 | 1,001 | 987,646 |
| 1910. | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Blé | 481,624 | | 22,200 | | 77,040 | | ..... | | 580,864 | |
| Maïs | 15,759 | | ..... | | 214,221 | | ..... | | 229,980 | |
| Orge | 17,159 | | 576 | | 3,840 | | ..... | | 21,575 | |
| Avoine | 135,743 | | ..... | | 490 | | ..... | | 136,233 | |
| Pois | ..... | | ..... | | 123 | | ..... | | 123 | |
| Seigle | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | |
| Houille | 216,779 | | 114,671 | | 29,646 | | 894 | | 361,990 | |
| Marchandises | 39,149 | | 15,231 | | 21,818 | | 20,466 | | 96,664 | |
| Bois de serv., scié | 3,630 | | 800 | | 16,932 | | ..... | | 21,362 | |
| Bois de charpente | 1,930 | | 5,000 | | 800 | | ..... | | 7,730 | |
| Bardeaux | ..... | | ..... | | 525 | | ..... | | 525 | |
| Non énuméré | 74,434 | | 1,772 | | 24,031 | | ..... | | 100,237 | |
| Total | 986,207 | | 160,250 | | 389,466 | | 21,360 | | 1,557,283 | |

# FRET DE PARCOURS ENTIER SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

## CANAL WELLAND—FRET ALLANT À L'OUEST.

La quantité totale de fret de parcours entier qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1910 est comme suit :

| Sommaire. | Tonnes. | Tonnes. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens | 352,468 | |
| Voiliers " | 4,551 | |
| Quantité totale, navires canadiens | | 357,019 |
| Vapeurs américains | 356,183 | |
| Voiliers " | 11,034 | |
| Total, navires américains | | 367,217 |
| Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains | | 724,236 |

État de la quantité de fret de parcours entier qui a monté et descendu le canal Welland pendant la saison de navigation en 1910.

| Sommaire. | Tonnes. | Tonnes. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens, montée | 352,468 | |
| " " descente | 986,207 | |
| Total, vapeurs canadiens | | 1,338,675 |
| Voiliers canadiens, montée | 4,551 | |
| " " descente | 160,250 | |
| Total, voiliers canadiens | | 164,801 |
| Quantité totale de navires canadiens | | 1,503,476 |
| Vapeurs américains, montée | 356,183 | |
| " " descente | 389,466 | |
| Total, vapeurs américains | | 745,649 |
| Voiliers américains montée | 11,034 | |
| " " descente | 21,360 | |
| Total, voiliers américains | | 32,394 |
| Quantité totale de navires américains | | 778,043 |
| Total, navires canadiens et américains | | 2,281,519 |
| | Descente ou allant à l'Est | Montée ou allant v. l'O. |
| Navires canadiens | 1,146,457 | 357,019 |
| " américains | 410,826 | 367,217 |
| Total | 1,557,283 | 724,236 |

F.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation de 1898 à 1910.

| Articles. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | | | | | | 35 | | | | | 5,652 | 484 |
| Argile, chaux et sable | 52 | 15 | 15 | | | | | 22 | | | | | |
| Fer, chemins de fer | | | | | 50 | | 8,170 | 10 | | | | | |
| Fer, en gueuse | | | 508 | | | | | | | | | | |
| Fer, tout autre | 6,217 | 5,063 | 4,292 | 1,178 | 5,785 | 2,542 | 1,651 | 384 | 269 | 124 | 553 | 12,689 | 7,154 |
| Acier | 1,351 | 3,000 | 5,420 | | | | 16 | 48 | | | | | |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | | | | | | 1 | | | 9,936 | | | |
| Orge | 3,960 | 596 | 1,288 | | | 2,206 | 9,697 | 43,607 | 21,196 | 105,984 | 24,318 | 19,143 | 20,000 |
| Maïs | 310,498 | 150,999 | 109,359 | 14,319 | 1,719 | 123,864 | 55,021 | 84,204 | 55,559 | | 10,454 | 17,137 | 77,612 |
| Graine de lin | 5,687 | | | 4,965 | | 3,643 | 212 | 15,694 | 80,570 | 49,159 | 27,500 | 19,634 | 6,607 |
| Fleur de farine | 653 | 4,229 | 1,595 | 1,400 | 6,755 | 16,151 | 24,662 | 14,571 | 9,174 | 3,730 | 5,028 | 21,905 | 27,081 |
| Farines, toutes sortes | | | | 35 | | 348 | 57 | 270 | 60 | | 156 | | 10,323 |
| Avoine | 3,975 | 10,250 | 8,925 | 1,584 | 1,442 | 2,438 | | 21,404 | 37,164 | 66,941 | 28,081 | 65,624 | 129,900 |
| Tourteaux oléagineux | | | | 1,083 | | 462 | 7,846 | 9,229 | | | | | |
| Pois | 260 | | 115 | | | 63 | | | | | | 30 | |
| Seigle | 15,488 | 923 | 3,078 | 2,961 | 4,079 | 4,260 | | 1,711 | 1,405 | 2,266 | 6,662 | 120 | |
| Sel | 144 | 183 | | 50 | | 132 | 615 | 168 | 75 | 143 | 419 | | |
| Graines, toutes sortes | | 200 | | | | | | | | 20 | | | |
| Foin pressé | | 96 | | 246 | | | | | | | | | |
| Tabac, brut | | | | 23 | | | | | | | | | |
| Blé | 184,154 | 169,978 | 121,896 | 132,702 | 200,975 | 226,746 | 133,528 | 190,505 | 289,611 | 450,446 | 686,626 | 550,775 | 562,149 |
| Tous autres produits agricoles, légumes | 56 | 32 | | | | | | | | | | 5,876 | |
| Peaux vertes et sal., cornes et sab. | | | | | | | 10 | | 2 | | | | |
| Chevaux | 4 | 1 | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | | 1,155 | | | | 2,847 | 4,810 | | | | |
| Viandes, toutes sortes | | | | 114 | | | | | | | | | |
| Porc | | | | 34 | | | | | | | 524 | | |
| Suif | | | | | | 3 | | 53 | | | | | |
| Tous autres produits agricoles, animaux | | | | | | | 1 | | | | | 366 | |
| Total, classe 3 | 532,499 | 345,565 | 256,491 | 161,849 | 220,805 | 382,858 | 241,522 | 384,727 | 499,895 | 688,749 | 790,321 | 718,951 | 841,310 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | ..... | 3 | ..... | 1,785 | 13 | 58 | 17 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cendres | 73 | 55 | 25 | 3 | ..... | 2 | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Briques | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,543 | ..... | ..... |
| Faïence | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Meubles | ..... | ..... | 1 | 5 | ..... | 3 | 6 | ..... | 6 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| Verre, toutes sortes | 75 | 16 | 6 | 1 | ..... | 15 | 3 | 21 | 11 | 4 | ..... | ..... | ..... |
| Mélasse | 56 | 159 | ..... | ..... | 54 | 240 | ..... | 820 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Clous | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 19 | ..... | 64 | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... |
| Huile | 1,141 | 7,143 | 15,647 | 14,987 | 12,091 | 14,619 | 12,848 | 20,700 | 19,995 | 22,111 | 30,002 | 31,149 | 26,932 |
| Peinture | ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Poix et goudron | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53 | ..... | 101 | ..... | ..... | ..... |
| Chiffons | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Résine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cendre de soude | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | 59 | 72 | 15 | ..... | ..... | ..... |
| Sucre | ..... | ..... | ..... | 112 | ..... | ..... | ..... | 2,019 | ..... | ..... | ..... | 173 | 345 |
| Fer blanc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 87 | 53 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tabac | ..... | 96 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 204 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Blanc de plomb | ..... | ..... | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Whiskey, bières et aut. spiritueux | 4 | 74 | 11 | 32 | ..... | 2 | 766 | 635 | 614 | 1,224 | 1,056 | 525 | 959 |
| Marchandises non énumérées | 866 | 518 | 92 | 2,420 | 419 | 582 | 713 | 851 | 466 | 2,294 | 2,126 | 10,418 | 9,224 |
| Total, classe 4 | 2,215 | 7,969 | 15,798 | 19,366 | 12,577 | 15,569 | 14,456 | 25,572 | 21,164 | 25,749 | 34,730 | 42,265 | 37,462 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | ..... | 1 | 182 | 66 | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cercles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de service, scié | 3,065 | 924 | 15,760 | 2,635 | 1,085 | ..... | ..... | 3,957 | 100 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Douves, pipes et barils | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 394 | ..... | 2,400 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " Indes occident. et pipes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois de charpente, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,544 | 1,260 | 1,500 | 4,180 | ..... | ..... | ..... |
| " " en radeaux | 329 | 26 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 900 | 1,800 |
| Articles en bois | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe 5 | 3,394 | 951 | 15,942 | 3,205 | 1,117 | ..... | 1,938 | 5,217 | 4,000 | 4,180 | ..... | 900 | 1,800 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29,351 | 29,172 | 70,489 | 42,075 | 175,115 | 289,567 |
| Minerai de fer | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,976 | ..... | 17,362 | 3,837 | ..... | ..... | ..... | 1,824 | ..... |
| Pierre, toutes sortes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,272 | ..... | ..... |
| Total, classe spéciale | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,976 | ..... | 17,362 | 33,188 | 29,172 | 70,489 | 43,367 | 176,939 | 289,567 |
| Grand total | 538,108 | 354,485 | 28,231 | 184,420 | 250,475 | 398,427 | 275,278 | 448,704 | 554,231 | 789,167 | 869,398 | 939,055 | 1,170,139 |

G.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909 et 1910.

| Articles. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 70 | 24 | 49 | 196 | 22 | 80 | 115 | 132 | ..... | 556 | ..... | ..... |
| Soufre | ..... | ..... | ..... | 5 | 20 | 23 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ciment et chaux hydraulique | 996 | 997 | 1,931 | 2,916 | 178 | 3,924 | 39 | 181 | 88 | 13 | 400 | 17,565 |
| Argile, chaux et sable | 144 | 8 | 4 | 2 | 1 | 181 | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... | ..... |
| Coton, brut | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Poisson | 9 | 10 | 8 | 8 | ..... | 8 | 4 | ..... | ..... | 39 | ..... | ..... |
| Gypse | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fer, chemin de | ..... | ..... | 74 | 748 | 11,735 | 39,641 | 283 | 126 | 7,289 | 4,119 | ..... | ..... |
| " en gueuse | ..... | ..... | 3 | ..... | 558 | 273 | ..... | 312 | 680 | 7,655 | 7,231 | 2,060 |
| " tout autre | 699 | 1,318 | 1,428 | 4,950 | 2,904 | 5,845 | 3,782 | 3,633 | 8,235 | 6,987 | ..... | 540 |
| Sel | 35 | ..... | 48 | 75 | 4 | 87 | 99 | 150 | 17 | ..... | ..... | ..... |
| Acier | 19 | 18 | ..... | 3 | 11 | 332 | 58 | 192 | 111 | 2,561 | 35,153 | ..... |
| Pierre pour la taille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fleur de farine | ..... | ..... | ..... | 16 | ..... | ..... | ..... | 18 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Foin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30 | 255 | ..... |
| Farine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | 25 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,113 |
| Avoine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pommes de terre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Graines de toutes sortes | 56 | 121 | 218 | 302 | 58 | 325 | 164 | 35 | 17 | ..... | ..... | ..... |
| Tabac, brut | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 127 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Peaux | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Chevaux | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Saindoux et huile de saindoux | 2 | ..... | ..... | ..... | 11 | ..... | ..... | 28 | 20 | 1 | ..... | ..... |
| Viandes, autres que le porc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 25 | ..... | ..... | 15 | ..... | ..... |
| Porc | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tous autres articles non énumérés | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe 3. | 2,031 | 2,500 | 3,764 | 9,222 | 15,520 | 50,768 | 4,647 | 4,934 | 16,457 | 22,076 | 43,039 | 21,278 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... |
| Cendre, potasse et perlasse | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Faïence et poterie | 33 | 3 | 5 | ..... | ..... | 32 | 291 | 155 | 294 | 456 | ..... | ..... |
| Bois de teinture, etc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... |
| Meubles | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | 5 | 2 | 1 | 35 | ..... | 90 |
| Verre, toutes sortes | 150 | 299 | 456 | 612 | 1,384 | 1,207 | 1,671 | 1,641 | 2,519 | 3,534 | ..... | ..... |
| Manille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 | 93 | 37 | 15 | ..... | ..... |
| Marbre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | ..... | ..... | ..... |
| Mélasse | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 6 | ..... | 1 | ..... | 50 | ..... | ..... |
| Clous | 229 | 518 | 30 | 675 | 1,292 | 2,878 | 2,009 | 3,061 | 4,011 | 3,331 | ..... | ..... |
| Huile, en barils | 15 | 21 | 74 | 83 | 14 | 16 | 1,418 | 120 | 148 | 155 | 1 | 80 |
| Peinture | 35 | 2 | 12 | 69 | 97 | 158 | 202 | 367 | 412 | 295 | ..... | ..... |
| Poix et goudron | 37 | 6 | 21 | 27 | 27 | 58 | 199 | 5 | 239 | ..... | ..... | ..... |
| Chiffons | ..... | 14 | ..... | ..... | 1 | 29 | ..... | 15 | ..... | 50 | ..... | ..... |
| Résine | ..... | 15 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 25 | ..... | ..... |
| Cendre de soude | 88 | 108 | 69 | 169 | 201 | 264 | 387 | 28 | 310 | 37 | ..... | ..... |
| Pierre taillée | 31 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... |
| Sucre | 566 | 1,596 | 430 | 810 | 1,314 | 204 | 52 | 1,168 | 1,153 | 6,046 | 40 | 3,024 |
| Ferblanc | 237 | 159 | 117 | 338 | 506 | 209 | 362 | 928 | 1,365 | 1,173 | ..... | ..... |
| Térébenthine | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... |
| Blanc de plomb | ..... | 1 | 4 | 11 | 37 | 80 | 82 | 80 | 304 | 283 | ..... | ..... |
| Blanc de céruse | 93 | 89 | 39 | 49 | 61 | 22 | 33 | 158 | 93 | 18 | ..... | ..... |
| Whisky, bière, etc | 98 | 178 | 295 | 131 | 182 | 452 | 432 | 384 | 483 | 1,040 | 220 | 1,187 |
| Marchandises non énumérées | 793 | 482 | 744 | 1,516 | 1,049 | 3,674 | 6,200 | 15,360 | 11,707 | 16,498 | 21,359 | 15,129 |
| Total, classe 4 | 2,405 | 3,491 | 2,447 | 4,492 | 6,169 | 9,294 | 13,379 | 23,566 | 23,116 | 33,049 | 21,620 | 19,510 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54,906 | ..... | ..... | ..... |
| Bois de chauffage ; sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,600 | 40,026 | 40,425 | 43,982 | 2,307 | 2,337 | ..... | ..... |
| Bois à pâte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 101,989 | 122,867 | 121,572 |
| Bois de service, scié, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,984 | ..... |
| Traverses de chemins de fer, sur navires | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 611 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Articles en bois | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,600 | 40,637 | 40,425 | 43,982 | 57,218 | 104,326 | 126,851 | 121,572 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | |
| Houille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,200 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de fer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,861 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total, classe spéciale | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13,061 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grand total | 4,436 | 5,991 | 6,211 | 13,714 | 25,289 | 100,699 | 71,512 | 72,482 | 96,791 | 159,451 | 191,510 | 172,360 |

H.—ÉTAT indiquant la quantité du fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1898 à 1910, inclusivement.

| Articles. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Briques | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ciment et chaux hydraulique | 300 | ..... | 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,000 |
| Poisson | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... |
| Fer, chemin de fer | 770 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " tout autre | 324 | 1,008 | 714 | ..... | 30 | ..... | ..... | 1 | 27 | 30 | ..... | ..... | ..... |
| Sel | ..... | 549 | ..... | 105 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Acier | 2,951 | 13,522 | 3,110 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 509 | 9,086 | ..... | ..... |
| Pierre, pour la taille | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pommes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Orge | 6,909 | 2,424 | 2,402 | 7,119 | 7,418 | 11,433 | 16,621 | 9,197 | 9,266 | 2,812 | 7,148 | 4,224 | 3,840 |
| Maïs | 150,667 | 81,777 | 60,545 | 55,531 | 66,111 | 108,917 | 60,964 | 93,622 | 135,240 | 124,474 | 99,830 | 100,967 | 126,938 |
| Fleur de farine | 4,212 | 6,118 | 7,966 | 17,168 | 13,785 | 6,082 | 8,556 | 24,054 | 15,215 | 18,898 | 17,694 | ..... | 11,859 |
| Foin pressé | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 200 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Farine de toutes sortes | 22,626 | 18,198 | 14,244 | 14,016 | 12,675 | 13,546 | 13,076 | 9,606 | 10,668 | 21,976 | 21,353 | ..... | 8,621 |
| Marbre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 87 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Clous | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tourteaux oléagineux | ..... | ..... | 2,705 | 1,302 | 110 | 740 | 16,497 | 228 | ..... | 114 | ..... | ..... | ..... |
| Avoine | 12,729 | 19,526 | 39,706 | 26,344 | 10,006 | 6,112 | 3 | 10,892 | 11,323 | 4,741 | 2,070 | ..... | ..... |
| Pois | 45 | ..... | 4 | ..... | ..... | 22 | ..... | 76 | 11 | 25 | 40 | 63 | 123 |
| Pommes de terre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 1,197 | 923 | 2,149 | ..... | ..... | 4,174 | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | ..... | ..... |
| Graine de lin | ..... | 200 | ..... | ..... | ..... | 1,594 | ..... | ..... | 756 | ..... | ..... | 15,452 | ..... |
| Graines de toutes sortes | 44 | 11 | ..... | ..... | 10 | 27 | ..... | 43 | 3 | 17 | ..... | ..... | ..... |
| Tabac | ..... | ..... | ..... | 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Blé | 11,268 | 12,926 | 18,771 | 23,557 | 32,639 | 15,436 | 14,269 | 15,483 | 13,410 | 21,892 | 24,651 | 17,940 | 10,717 |
| Produits agricoles, légumes | ..... | ..... | 6 | 10 | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | 7 | ..... | 22,620 | ..... |
| Peaux vertes et salées, etc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21 | 315 | 233 |
| Chevaux | 2 | ..... | 4 | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Saindoux et huile de saindoux, etc | 3,671 | 864 | 1,588 | 1,680 | 2,413 | ..... | ..... | ..... | 22 | 86 | ..... | ..... | ..... |
| Viandes autres que le porc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Porc | 1,271 | 343 | 117 | 970 | 632 | 152 | 379 | 273 | 268 | 429 | ..... | ..... | ..... |
| Mouton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 190 | ..... | ..... |
| Suif | 359 | 201 | 631 | 119 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Laine | 89 | 130 | ..... | 3 | 752 | 482 | 134 | 21 | 89 | 30 | ..... | 157 | 233 |
| Total, classe 3 | 219,434 | 158,720 | 154,680 | 147,947 | 146.581 | 168,720 | 130,499 | 163,784 | 196,301 | 196,062 | 182,085 | 161,738 | 164,564 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | | | 399 | | 396 | 552 | 494 | | 2 | 254 | |
| Poterie et faïence | | | | | | | | | | 5 | | | |
| Meubles | 2 | 7 | | 3 | 17 | | | | 1 | | | | |
| Marbre | | | | 4 | | | | | | | | | |
| Mélasse | | 8 | 57 | | | | | | | | | | |
| Clous | | 11 | | | | | | | | 3 | | | |
| Huile en barils | 119 | 367 | 17 | 22 | 1,594 | 2,000 | 1 | | | 8 | 15 | | 8 |
| Peinture | 3 | 2 | 36 | | | | 17 | 42 | 1 | 1 | 1 | | |
| Chiffons | | 1 | | | | 4 | | 4 | | | | | |
| Cendre de soude | | | | | | | | | | | | | |
| Pierre de taille | | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | | | 154 | 448 | 280 | | 53 | 53 | 840 | 26,075 | | 1,196 | 34,723 |
| Blanc de plomb | | | | | | | | 7 | | 4 | | | |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | 21 | | | |
| Whisky, bière et tous autres spiritueux | 34 | 168 | 1 | 1 | | 3 | | | | 30 | | | 122 |
| Marchandises | 3,828 | 6,219 | 7,889 | 3,327 | 1,928 | 2,010 | 1,554 | 2,008 | 2,324 | 41,621 | 1,857 | 5,866 | 67,760 |
| Total, classe 4 | 3,986 | 6,783 | 8,164 | 3,805 | 4,218 | 4,017 | 2,021 | 2,666 | 3,660 | 67,768 | 1,875 | 7,316 | 102,613 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils vides | | | 5 | 282 | | | | 3 | 2 | 1 | | | |
| Bois de chauffage sur navire | | | | | 4 | | 717 | 2,700 | 3,609 | 1,980 | 3,509 | | 1,531 |
| Bois de service, scié, sur navires | 52,844 | 57,695 | 55,128 | 38,085 | 72,806 | 48,337 | 30,194 | 15,726 | 27,701 | 14,314 | 21,571 | 24,327 | 11,738 |
| Mâts et espars, sur navires | | | | | | | | | | | | | |
| Échalas à houblon | | | | | | | 154 | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, sur navires | | | | | | | 652 | 2,248 | | 2,151 | 478 | | |
| Bardeaux | | | | | | | | 62 | 53 | 70 | | | |
| Poteaux | | | | | | | | 12 | | | | | 25 |
| Douves, barils de sel | | | | | | | | | 1,500 | | | | |
| Bois équarri, sur navires | | | | | | | | | | | | 125 | |
| Articles en bois, etc | | | | | | | | | | | | 2,932 | 1,583 |
| Total, classe 5 | 52,844 | 57,695 | 55,133 | 38,367 | 72,810 | 48,337 | 31,717 | 20,751 | 32,865 | 18,516 | 25,558 | 27,384 | 14,877 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | 759 | 2,293 | 992 | 357 | 501 | | 1,100 | 3,346 | 4,400 | 110,347 | | 400 | 201,893 |
| Pierre, impropre à la taille | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe | | | | | | | | | | 2,734 | | | |
| Minerais | | | | | | | | | | 1,316 | | | 1,552 |
| Total, classe spéciale | 759 | 2,293 | 992 | 357 | 501 | | 1,100 | 3,346 | 4,400 | 114,397 | | 400 | 203,445 |
| Grand total | 277,023 | 225,491 | 218,969 | 190,476 | 224,110 | 221,074 | 165,337 | 190,547 | 237,226 | 396,743 | 209,518 | 196,838 | 485,499 |

L—ETAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1910.

| Ports. | Blé. | Avoine. | Orge. | Maïs. | Autres grains. | Total. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Tons. |
| Kingston..... | 9,481,700 | 3,848,235 | 438,250 | 375,428 | 1,360 | 14,144,973 | 371,699 |
| Prescott..... .... | 85,527 | 32,016 | ..... | 62,711 | ..... | 180,254 | 5,010 |
| Ogdensburg..... | ..... | ..... | ..... | 15,000 | ..... | 15,000 | 420 |
| Boisseaux, total.. | 9,567,227 | 3,880,251 | 438,250 | 453,139 | 1,360 | 14,340,227 | ..... |
| Tonnes, total..... | 287,017 | 66,558 | 10,768 | 12,738 | 48 | ..... | 377,129 |

M—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland durant les années de 1885 à 1910 inclusivement, comme suit :—

| Années. | De ports canadiens à des ports canadiens. | De ports canadiens à des ports canadiens. | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1885 | ..... | ..... | 193,442 | 4,974 | 10,321 | 31,350 | 240,087 |
| 1886 | ..... | ..... | 184,564 | 5,400 | 22,187 | 49,724 | 261,875 |
| 1887 | ..... | ..... | 81,617 | 1,163 | 26,775 | 25,968 | 135,523 |
| 1888 | ..... | ..... | 172,381 | 878 | 17,365 | 27,183 | 217,807 |
| 1889 | ..... | ..... | 226,352 | 1,124 | 12,036 | 25,931 | 265,443 |
| 1890 | 80 | ..... | 116,616 | 615 | 17,280 | 22,781 | 202,372 |
| 1891 | ..... | ..... | 185,190 | 1,382 | 17,374 | 20,698 | 224,644 |
| 1892 | ..... | ..... | 183,244 | 651 | 12,391 | 15,330 | 211,616 |
| 1893 | ..... | ..... | 204,704 | 2,123 | 8,325 | 17,944 | 233,096 |
| 1894 | ..... | ..... | 187,794 | 727 | 1,269 | 13,947 | 203,737 |
| 1895 | 4 | ..... | 148,887 | 603 | 1,565 | 7,807 | 158,866 |
| 1896 | 20 | 210 | 206,093 | 1,255 | 4,127 | 11,740 | 223,445 |
| 1897 | ..... | 4 | 165,143 | ..... | 1,277 | 9,799 | 176,223 |
| 1898 | ..... | ..... | 156,055 | 759 | 986 | 4,536 | 162,336 |
| 1899 | ..... | ..... | 86,638 | 2,293 | 525 | 8,276 | 97,732 |
| 1900 | 8 | ..... | 45,032 | 992 | ..... | 1,360 | 47,392 |
| 1901 | ..... | ..... | 46,345 | 357 | 456 | 2,322 | 49,480 |
| 1902 | ..... | ..... | 12,410 | 501 | 65 | 51,037 | 64,013 |
| 1903 | 3 | ..... | 113,076 | ..... | 4,796 | 30,009 | 147,884 |
| 1904 | 2,919 | ..... | 62,782 | 1,100 | 3,711 | 32,813 | 103,325 |
| 1905 | ..... | ..... | 70,118 | 3,346 | 11,436 | 37,742 | 172,642 |
| 1906 | 60 | ..... | 29,123 | 4,400 | 7,161 | 106,843 | 147,587 |
| 1907 | 2,857 | ..... | 110,347 | ..... | 10,453 | 143,555 | 267,212 |
| 1908 | 4,401 | ..... | 158,351 | ..... | 5,988 | 148,181 | 316,921 |
| 1909 | ..... | ..... | 130,731 | 400 | 11,067 | 235,483 | 377,681 |
| 1910 | 2,045 | ..... | 197,482 | 4,411 | 15,974 | 357,579 | 577,491 |

N.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1910 inclusivement.

| Années. | Quantité à la montée. | Quantité descendue à Montréal. | Quantité totale montée et descendue. |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1885 | 5,035 | 122,829 | 127,864 |
| 1886 | 3,301 | 118,802 | 122,103 |
| 1887 | 7,579 | 121,618 | 129,197 |
| 1888 | 8,341 | 123,050 | 131,391 |
| 1889 | 5,360 | 124,290 | 129,650 |
| 1890 | 6,538 | 135,168 | 141,706 |
| 1891 | 7,951 | 141,701 | 149,652 |
| 1892 | 7,543 | 157,134 | 164,677 |
| 1893 | 2,285 | 147,139 | 149,424 |
| 1894 | 16,213 | 169,552 | 185,765 |
| 1895 | ..... | 165,151 | 165,151 |
| 1896 | 689 | 161,551 | 162,240 |
| 1897 | 40 | 164,963 | 165,003 |
| 1898 | 400 | 175,609 | 176,009 |
| 1899 | 448 | 201,546 | 201,994 |
| 1900 | 10 | 280,169 | 280,179 |
| 1901 | 2,765 | 298,245 | 301,010 |
| 1902 | 9,231 | 95,702 | 104,933 |
| 1903 | 30 | 290,548 | 290,578 |
| 1904 | 9,670 | 320,973 | 330,643 |
| 1905 | 8,518 | 345,589 | 354,107 |
| 1906 | 6,989 | 313,080 | 320,069 |
| 1907 | 1,281 | 406,978 | 408,259 |
| 1908 | 23,939 | 448,140 | 472,079 |
| 1909 | 13,543 | 469,695 | 483,238 |
| 1910 | 7,351 | 746,926 | 754,277 |

O.—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.

RÉCAPITULATION.

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1899. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 568 | ..... | 1,828 |
| Maïs | 150,999 | 16,594 | 43,854 |
| Avoine | 10,250 | 1 | 13,139 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 923 | ..... | ..... |
| Blé | 169,978 | 24,602 | 9,190 |
| Total, grain | ‡ 332,736 | 40,197 | 68,011 |
| Autres articles | 21,739 | 68,671 | 104,727 |
| Total | 354,485 | 108,958 | 172,732 |
| 1900. | | | |
| Orge | 1,288 | 563 | 1,598 |
| Maïs | 109,358 | 9,844 | 44,406 |
| Avoine | 8,925 | 348 | 30,840 |
| Pois | 115 | ..... | 4 |
| Seigle | 3,078 | 160 | 300 |
| Blé | 121,896 | 6,610 | 7,541 |
| Total, grain | **244,661 | 17,525 | 84,589 |
| Autres articles | 43,670 | 95,680 | 93,287 |
| Total | 288,231 | 113,205 | 177,876 |
| 1901. | | | |
| Orge | ..... | ..... | ..... |
| Maïs | 14,319 | 4,828 | 49,609 |
| Avoine | 1,584 | 853 | 25,704 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 2,961 | ..... | ..... |
| Blé | 132,702 | 8,051 | 9,057 |
| Total, grain | †151,566 | 13,732 | 83,370 |
| Autres articles | 32,854 | 128,614 | 91,799 |
| Total | 184,420 | 142,346 | 175,169 |
| 1902. | | | |
| Orge | ..... | ..... | 7,418 |
| Maïs | 1,719 | 10,335 | 55,583 |
| Avoine | 1,412 | ..... | 9,764 |
| Pois | ..... | ..... | ..... |
| Seigle | 4,079 | ..... | ..... |
| Blé | 200,075 | 12,452 | 8,389 |
| Total, grain | ‡208,215 | 22,787 | 81,165 |
| Autres articles | 42,260 | 32,946 | 179,914 |
| Total | 250,475 | 55,733 | 261,078 |

O.—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1903. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 2,206 | 1,017 | 11,433 |
| Maïs | 116,223 | 13,846 | 80,689 |
| Avoine | 2,438 | ..... | 5,315 |
| Pois | 63 | ..... | 22 |
| Seigle | 4,200 | ..... | 644 |
| Blé | 226,746 | 14,199 | 13,725 |
| Total, grain | §351,936 | 29,062 | 111,828 |
| Autres articles | 38,850 | 82,298 | 101,621 |
| Total | 390,786 | 111,360 | 213,449 |
| 1904. | | | |
| Orge | 9,697 | 853 | 16,621 |
| Maïs | 55,021 | 3,950 | 57,473 |
| Avoine | ..... | ..... | 16,497 |
| Pois | ..... | ..... | 3 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... |
| Blé | *133,528 | 18,908 | 11,929 |
| Total, grain | 198,246 | 23,711 | 102,523 |
| Autres articles | 77,031 | 80,092 | 138,475 |
| Total | 375,277 | 103,803 | 240,998 |
| 1905. | | | |
| Orge | 43,607 | 2,628 | 9,197 |
| Maïs | 84,204 | 3,095 | 93,622 |
| Avoine | 21,404 | 3,776 | 16,892 |
| Pois | ..... | ..... | 76 |
| Seigle | 1,711 | ..... | ..... |
| Blé | 190,505 | 32,562 | 15,483 |
| Total, grain | **341,431 | 42,061 | 129,270 |
| Autres articles | 107,273 | 123,225 | 104,747 |
| Total | 448,704 | 165,286 | 234,017 |
| 1906. | | | |
| Orge | 21,196 | 984 | 9,266 |
| Maïs | 55,559 | 15,688 | 140,558 |
| Avoine | 37,164 | 819 | 11,323 |
| Pois | ..... | 11 | ..... |
| Seigle | 1,405 | 6 | ..... |
| Blé | ***289,611 | 15,843 | 14,972 |
| Total, grain | 404,935 | 33,351 | 176,119 |
| Autres articles | 118,224 | 176,277 | 59,884 |
| Total | 523,159 | 209,628 | 236,003 |

O.—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1907. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 9,936 | 492 | 2,812 |
| Maïs | 106,299 | 31,901 | 133,493 |
| Avoine | 67,063 | 1,565 | 4,741 |
| Pois | ..... | ..... | 25 |
| Seigle | 2,266 | 2 | 2 |
| Blé | *450,009 | 8,072 | 22,222 |
| Total, grain | 635,573 | 42,032 | 163,295 |
| Autres articles | 153,594 | 126,423 | 93,127 |
| Total | 789,167 | 168,455 | 256,422 |
| 1908. | | | |
| Orge | 24,318 | 3,546 | 3,308 |
| Maïs | 10,454 | 11,489 | 105,459 |
| Avoine | 28,081 | 3,272 | 2,070 |
| Pois | ..... | ..... | 40 |
| Seigle | 6,662 | 3 | 2 |
| Blé | †686,626 | 19,832 | 24,293 |
| Total, grain | 756,141 | 38,142 | 135,172 |
| Autres articles | 108,785 | 162,378 | 91,875 |
| Total | 864,926 | 200,520 | 227,047 |
| 1909. | | | |
| Orge | 19,143 | ..... | 4,008 |
| Maïs | 17,137 | 22,798 | 100,967 |
| Avoine | 65,624 | 2,872 | 6,639 |
| Pois | 30 | ..... | 33 |
| Seigle | 33 | ..... | ..... |
| Blé | 550,775 | 14,568 | 17,940 |
| Total, grain | 652,742 | 40,238 | 129,587 |
| Autres articles | 272,263 | 113,970 | 126,223 |
| Total | 925,005 | 154,208 | 255,810 |
| 1910. | | | |
| Orge | 20,000 | ..... | 1,575 |
| Maïs | 77,612 | 49,326 | 103,042 |
| Avoine | 129,900 | 6,333 | ..... |
| Pois | ..... | ..... | 123 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... |
| Blé | 562,149 | 7,998 | 10,717 |
| Total, grain | 789,661 | 63,657 | 115,457 |
| Autres articles | 380,500 | 152,325 | 55,683 |
| Total | 1,170,161 | 215,982 | 171,140 |

TABLEAU 1.—ETAT comparatif du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1909 et 1910.

| Canaux. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| **1909.** | | | | | | | | | | | | | |
| Sault-Sainte-Marie.. | 641,601 | 1,567,940 | 46,041 | 512,293 | 1,736,801 | 22,188,388 | 1,000,300 | 167,881 | 3,424,743 | 24,436,502 | 27,861,245 | 3,366,495 | 24,494,750 |
| Welland ..... | 217,737 | 618,718 | 164,304 | 16,469 | 248,581 | 196,838 | 11,467 | 551,837 | 642,089 | 1,383,862 | 2,025,951 | 1,050,241 | 975,710 |
| Saint-Laurent..... | 533,568 | 932,104 | 242,954 | 36,547 | 140 | ..... | 3,759 | 661,557 | 780,421 | 1,630,208 | 2,410,629 | 1,710,797 | 699,832 |
| Chambly..... | 5,480 | 11,475 | 606,466 | ..... | ..... | ..... | ..... | 128,696 | 611,946 | 140,171 | 752,117 | 623,421 | 128,696 |
| Saint-Pierre..... | 27,169 | 52,052 | ..... | ..... | ..... | ..... | 629 | ..... | 27,798 | 52,052 | 79,850 | 79,150 | 700 |
| Murray..... | 72,034 | 7,244 | 406 | ..... | ..... | ..... | 672 | 21,935 | 73,112 | 29,179 | 102,291 | 79,254 | 23,037 |
| Ottawa..... | 49,131 | 240,150 | 150 | 42,333 | ..... | ..... | 5,175 | ..... | 54,456 | 282,483 | 336,939 | 331,104 | 5,835 |
| Rideau..... | 44,120 | 33,033 | 394 | 252 | ..... | ..... | 1,827 | 12,148 | 46,341 | 45,433 | 91,774 | 77,643 | 14,131 |
| Trent..... | 17,819 | 42,133 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17,819 | 42,133 | 59,952 | 59,952 | ..... |
| Grand total.. ... | 1,608,659 | 3,504,849 | 1,060,715 | 607,894 | 1,985,522 | 22,385,226 | 1,023,829 | 1,544,054 | 5,678,725 | 28,042,023 | 33,720,748 | 7,378,057 | 26,342,691 |
| **1910.** | | | | | | | | | | | | | |
| Sault-Sainte-Marie... | 779,961 | 1,567,285 | 28,648 | 565,335 | 3,035,290 | 29,332,862 | 969,248 | 117,058 | 4,813,147 | 31,582,540 | 36,395,687 | 3,378,268 | 33,017,419 |
| Welland .... ..... | 265,790 | 742,908 | 154,617 | 6,983 | 288,198 | 197,301 | 16,229 | 654,264 | 724,834 | 1,601,456 | 2,326,290 | 1,196,946 | 1,129,344 |
| Saint-Laurent..... | 556,833 | 1,123,520 | 286,075 | 22,235 | 334 | ..... | 777 | 770,978 | 844,019 | 1,916,733 | 2,760,752 | 1,973,441 | 787,311 |
| Chambly..... .. | 383,148 | 12,307 | 130,245 | ..... | ..... | ..... | ..... | 143,599 | 513,393 | 155,906 | 669,299 | 525,700 | 143,599 |
| Saint-Pierre ..... | 33,482 | 52,240 | ..... | ..... | ..... | ..... | 229 | ..... | 33,711 | 52,240 | 85,951 | 85,722 | 229 |
| Murray ..... | 161,737 | 8,546 | 555 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,103 | 162,292 | 15,649 | 177,941 | 170,680 | 7,261 |
| Ottawa..... | 49,923 | 266,519 | ..... | 61,013 | ..... | ..... | 7,806 | ..... | 57,729 | 327,532 | 385,261 | 377,268 | 7,993 |
| Rideau..... | 58,049 | 57,218 | 4 | 5,870 | ..... | ..... | 1,460 | 12,280 | 59,513 | 75,368 | 134,881 | 121,043 | 13,838 |
| Trent..... ..... | 15,665 | 30,598 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,665 | 30,598 | 46,263 | 46,263 | ..... |
| Saint-André..... | 8,152 | 131 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,152 | 131 | 8,283 | 8,283 | ..... |
| Grand total..... | 2,312,740 | 3,861,272 | 600,144 | 661,436 | 3,323,822 | 29,530,163 | 995,749 | 1,705,282 | 7,232,455 | 35,758,153 | 42,990,608 | 7,883,614 | 35,106,994 |

TABLEAU 2.—ÉTAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires qui ont passé par les différents canaux pendant la saison de navigation en 1910.

| Navires. | Nombre total. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| NAVIRES CANADIENS. | | | | | | | | | | | | |
| *Vapeurs et voiliers.* | | | | | | | | | | | | |
| Saut-Ste-Marie | 2,744 | 1,192,124 | 1,209,938 | 100,620 | 120,788 | 76,096 | 89,461 | 270,561 | 113,906 | 1,639,401 | 1,534,093 | 3,173,494 |
| Welland | 1,852 | 528,479 | 476,520 | 175,546 | ..... | 18,839 | 157 | 15,633 | 246,325 | 738,497 | 723,002 | 1,461,499 |
| St-Laurent | 8,834 | 1,452,888 | 1,195,749 | 10,104 | 260 | 216 | ..... | 1,361 | 249,817 | 1,464,569 | 1,445,826 | 2,910,395 |
| Chambly | 619 | 39,336 | 39,210 | 12,081 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,170 | 51,417 | 46,380 | 97,797 |
| Ottawa | 2,189 | 203,069 | 206,805 | ..... | 1,033 | ..... | ..... | ..... | ..... | 203,069 | 207,838 | 410,907 |
| Rideau | 2,749 | 83,284 | 81,867 | 4,351 | 605 | ..... | ..... | ..... | 6,340 | 87,635 | 88,812 | 176,447 |
| Saint-Pierre | 1,466 | 53,893 | 52,349 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53,893 | 52,349 | 106,242 |
| Vallée de la Trent | 3,442 | 85,400 | 86,685 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85,400 | 86,685 | 172,085 |
| Murray | 1,240 | 230,714 | 132,879 | 10,954 | 2 | ..... | ..... | ..... | 3,488 | 241,668 | 136,369 | 378,037 |
| Saint-André | 202 | 22,426 | 22,461 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,426 | 22,461 | 44,887 |
| Total des navires canadiens | 25,337 | 3,891,613 | 3,504,463 | 313,656 | 122,688 | 95,151 | 89,618 | 287,555 | 627,046 | 4,587,975 | 4,343,815 | 8,931,790 |
| NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | | | | | | | | | |
| Saut-Ste-Marie | 5,228 | 74,922 | 17,785 | 26,865 | 270,188 | 5,220,109 | 14,268,834 | 266,890 | 42,111 | 5,588,786 | 14,598,918 | 20,187,704 |
| Welland | 1,392 | 41,235 | 27,148 | 165,640 | 8,041 | 12,059 | 977 | 12,317 | 214,727 | 231,251 | 250,893 | 482,144 |
| St-Laurent | 692 | 89 | 1,319 | 57,999 | 2,430 | 277,249 | 218,745 | 927 | 128,260 | 336,264 | 350,754 | 687,018 |
| Chambly | 3,600 | ..... | 1,206 | 177,848 | ..... | ..... | ..... | ..... | 190,395 | 177,848 | 191,601 | 369,449 |
| Ottawa | 412 | 771 | 1,120 | ..... | 22,203 | ..... | ..... | 17,568 | 301 | 18,339 | 23,624 | 41,963 |
| Rideau | 66 | 1,715 | 1,031 | ..... | 2,313 | ..... | ..... | 1,736 | ..... | 3,451 | 3,344 | 6,795 |
| Saint-Pierre | 4 | 134 | 522 | ..... | 155 | ..... | ..... | ..... | ..... | 134 | 677 | 811 |
| Vallée de la Trent | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Murray | 68 | 356 | 367 | 350 | ..... | ..... | 9 | 24 | 307 | 730 | 683 | 1,413 |
| Saint-André | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total des navires américains | 11,462 | 119,222 | 50,498 | 428,702 | 305,330 | 5,509,417 | 14,488,565 | 299,462 | 576,101 | 6,356,803 | 15,420,494 | 21,777,297 |
| Gr. total, canadiens et améric. | 36,799 | 4,010,835 | 3,554,961 | 742,358 | 428,018 | 5,604,568 | 14,578,183 | 587,017 | 1,203,147 | 10,944,778 | 19,764,309 | 30,709,087 |

TABLEAU 3.—ÉTAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires passés

| Navires. | Nombre total de voyages. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. |
| CANAL DU SAUT-STE-MARIE. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,652 | 1,175,362 | 1,195,110 | 96,171 | 120,788 |
| " " à voiles | 92 | 16,762 | 14,828 | 4,449 | ..... |
| Total des navires canadiens | 2,744 | 1,192,124 | 1,209,938 | 100,620 | 120,788 |
| Navires américains, à vapeur | 5,103 | 67,950 | 17,507 | 26,845 | 264,640 |
| " " à voiles | 125 | 6,972 | 278 | 20 | 5,548 |
| Total des navires américains | 5,228 | 74,922 | 17,785 | 26,865 | 270,188 |
| Grand total, canal du Saut-Ste-Marie | 7,972 | 1,267,046 | 1,227,723 | 127,485 | 390,976 |
| CANAL WELLAND. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,316 | 482,482 | 433,387 | 112,091 | ..... |
| " " à voiles | 536 | 45,997 | 43,133 | 63,455 | ..... |
| Total des navires canadiens | 1,852 | 528,479 | 476,520 | 175,546 | ..... |
| Navires américains, à vapeur | 646 | 89 | 1,319 | 39,523 | 2,430 |
| " " à voiles | 46 | ..... | ..... | 18,476 | ..... |
| Total des navires américains | 692 | 89 | 1,319 | 57,999 | 2,430 |
| Grand total, canal Welland | 2,544 | 528,568 | 477,839 | 233,545 | 2,430 |
| CANAUX DU SAINT-LAURENT. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 4,251 | 831.546 | 632,368 | 5,362 | 98 |
| " " à voiles | 4,583 | 621,342 | 563,381 | 4,742 | 162 |
| Total des navires canadiens | 8,834 | 1,452,888 | 1,195,749 | 10,104 | 260 |
| Navires américains, à vapeur | 772 | 18,898 | 8,018 | 135,316 | 253 |
| " " à voiles | 620 | 22,337 | 19,130 | 30,324 | 7,788 |
| Total des navires américains | 1,392 | 41,235 | 27,148 | 165,640 | 8,041 |
| Grand total, canaux du St-Laurent | 10,226 | 1,494,123 | 1,222,897 | 175,744 | 8,301 |
| CANAL CHAMBLY. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 299 | 34,053 | 34,105 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 320 | 5,283 | 5,105 | 12,081 | ..... |
| Total des navires canadiens | 619 | 39,336 | 39,210 | 12,081 | ..... |
| Navires américains, à vapeur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | 3,600 | ..... | 1,206 | 177,848 | ..... |
| Total des navires américains | 3,600 | ..... | 1,206 | 177,848 | ..... |
| Grand total, canal Chambly | 4,219 | 39,336 | 40,416 | 190,929 | ..... |
| CANAUX DE L'OTTAWA. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 972 | 97,812 | 102,043 | ..... | 569 |
| " " à voiles | 1,217 | 105,257 | 104,762 | ..... | 464 |
| Total des navires canadiens | 2,189 | 203,069 | 206,805 | ..... | 1,033 |

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1910.

| De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| 71,207 | 85,961 | 267,299 | 106,388 | 1,610,039 | 1,508,247 | 3,118,286 |
| 4,889 | 3,500 | 3,262 | 7,518 | 29,362 | 25,846 | 55,208 |
| 76,096 | 89,461 | 270,561 | 113,906 | 1,639,401 | 1,534,093 | 3,173,494 |
| 5,135,154 | 14,162,381 | 262,794 | 42,111 | 5,492,743 | 14,486,639 | 14,979,382 |
| 84,955 | 106,453 | 4,096 | ..... | 96,043 | 112,279 | 208,322 |
| 5,220,109 | 14,268,834 | 266,890 | 42,111 | 5,588,786 | 14,598,918 | 20,187,704 |
| 5,296,205 | 14,358,295 | 537,451 | 156,017 | 7,228,187 | 16,133,011 | 23,361,198 |
| 18,471 | 157 | 13,031 | 179,130 | 626,075 | 612,674 | 1,238,749 |
| 368 | ..... | 2,602 | 67,195 | 112,422 | 110,328 | 222,750 |
| 18,839 | 157 | 15,633 | 246,325 | 738,497 | 723,002 | 1,461,499 |
| 276,680 | 218,745 | 927 | 111,629 | 317,219 | 334,123 | 651,342 |
| 569 | ..... | ..... | 16,631 | 19,045 | 16,631 | 35,676 |
| 277,249 | 218,745 | 927 | 128,260 | 336,264 | 350,754 | 687,018 |
| 296,088 | 218,902 | 16,560 | 374,585 | 1,074,761 | 1,073,756 | 2,148,517 |
| 216 | ..... | 145 | 192,780 | 837,269 | 825,246 | 1,662,515 |
| ..... | ..... | 1,216 | 57,037 | 627,300 | 620,580 | 1,247,880 |
| 216 | ..... | 1,361 | 249,817 | 1,464,569 | 1,445,826 | 2,910,395 |
| 11,263 | 977 | 6,554 | 177,304 | 172,031 | 186,552 | 358,583 |
| 796 | ..... | 5,763 | 37,423 | 59,220 | 64,341 | 123,561 |
| 12,059 | 977 | 12,317 | 214,727 | 231,251 | 250,893 | 482,144 |
| 12,275 | 977 | 13,678 | 464,544 | 1,695,820 | 1,696,719 | 3,392,539 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 34,053 | 34,105 | 68,158 |
| ..... | ..... | ..... | 7,170 | 17,364 | 12,275 | 29,639 |
| ..... | ..... | ..... | 7,170 | 51,417 | 46,380 | 97,797 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 190,395 | 177,848 | 191,601 | 369,449 |
| ..... | ..... | ..... | 190,395 | 177,848 | 191,601 | 369,449 |
| ..... | ..... | ..... | 197,565 | 229,265 | 237,981 | 467,246 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 97,812 | 102,612 | 200,424 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 105,257 | 105,226 | 210,483 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 203,069 | 207,838 | 410,907 |

Tableau 3.—ETAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires passés

| Navires. | Nombre total de voyages. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à d'autres ports américains. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. |
| CANAUX DE L'OTTAWA—*Fin.* | | | | | |
| Navires américains, à vapeur | 6 | 180 | 240 | ..... | 280 |
| " " à voiles | 406 | 591 | 880 | ..... | 21,923 |
| Total des navires américains | 412 | 771 | 1,120 | ..... | 22,203 |
| Grand total, canaux de l'Ottawa | 2,601 | 203,840 | 207,925 | ..... | 23,236 |
| CANAL RIDEAU. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,105 | 57,602 | 56,987 | 4,351 | ..... |
| " " à voiles | 644 | 25,682 | 24,880 | ..... | 605 |
| Total des navires canadiens | 2,749 | 83,284 | 81,867 | 4,351 | 605 |
| Navires américains, à vapeur | 2 | 9 | 9 | ..... | ..... |
| " à voiles | 64 | 1,706 | 1,022 | ..... | 2,313 |
| Total des navires américains | 66 | 1,715 | 1,031 | ..... | 2,313 |
| Grand total, canal Rideau | 2,815 | 84,999 | 82,898 | 4,351 | 2,918 |
| CANAL SAINT-PIERRE. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 310 | 17,414 | 15,570 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 1,156 | 36,479 | 36,779 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 1,466 | 53,893 | 52,349 | ..... | ..... |
| Navires américains, à vapeur | 2 | 134 | 37 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 2 | ..... | 485 | ..... | 155 |
| Total des navires américains | 4 | 134 | 522 | ..... | 155 |
| Grand total, canal Saint-Pierre | 1,470 | 54,027 | 52,871 | ..... | 155 |
| CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 2,794 | 68,746 | 68,336 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 648 | 16,654 | 18,349 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 3,442 | 85,400 | 86,685 | ..... | ..... |
| Navires américains, à vapeur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total des navires américains | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Gr. total, canaux de la vallée de la Trent. | 3,442 | 85,400 | 86,685 | ..... | ..... |
| CANAL MURRAY. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 845 | 194,763 | 101,957 | 3,085 | ..... |
| " " à voiles | 395 | 35,951 | 30,922 | 7,869 | 2 |
| Total des navires canadiens | 1,240 | 230,714 | 132,879 | 10,954 | 2 |
| Navires américains, à vapeur | 47 | 87 | 329 | 243 | ..... |
| " " à voiles | 21 | 269 | 38 | 107 | ..... |
| Total des navires américains | 68 | 356 | 367 | 350 | ..... |
| Grand total, canal Murray | 1,308 | 231,070 | 133,246 | 11,304 | 2 |

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1910—*Suite.*

| De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| | | | | | | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 180 | 520 | 700 |
| ..... | ..... | 17,568 | 301 | 18,159 | 23,104 | 41,263 |
| ..... | ..... | 17,568 | 301 | 18,339 | 23,624 | 41,963 |
| ..... | ..... | 17,568 | 301 | 221,408 | 231,462 | 452,820 |
| | | | | | | |
| ..... | ..... | ..... | 6,122 | 61,953 | 63,109 | 125,062 |
| ..... | ..... | ..... | 218 | 25,682 | 25,703 | 51,385 |
| ..... | ..... | ..... | 6,340 | 87,635 | 88,812 | 176,447 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 9 | 18 |
| ..... | ..... | 1,736 | ..... | 3,442 | 3,335 | 6,777 |
| ..... | ..... | 1,736 | ..... | 3,451 | 3,344 | 6,795 |
| ..... | ..... | 1,736 | 6,340 | 91,086 | 92,156 | 183,242 |
| | | | | | | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 17,414 | 15,570 | 32,984 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 36,479 | 36,779 | 73,258 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 53,893 | 52,349 | 106,242 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 134 | 37 | 171 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 640 | 640 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 134 | 677 | 811 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 54,027 | 53,026 | 107,053 |
| | | | | | | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 68,746 | 68,336 | 137,082 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 16,654 | 18,349 | 35,003 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 85,400 | 86,685 | 172,085 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 85,400 | 86,685 | 172,085 |
| | | | | | | |
| ..... | ..... | ..... | 1,083 | 197,848 | 103,040 | 300,888 |
| ..... | ..... | ..... | 2,405 | 43,820 | 33,329 | 77,149 |
| ..... | ..... | ..... | 3,488 | 241,668 | 136,369 | 378,037 |
| ..... | 9 | 24 | 254 | 354 | 592 | 946 |
| ..... | ..... | ..... | 53 | 376 | 91 | 467 |
| ..... | 9 | 24 | 307 | 730 | 683 | 1,413 |
| ..... | 9 | 24 | 3,795 | 242,398 | 137,052 | 379,450 |

TABLEAU 3.—ETAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires

| Navires. | Nombre total de voyages. | De ports canadiens à d'autres ports canadiens. | | De ports canadiens à d'autres ports américains. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. |
| CANAL DE SAINT-ANDRÉ. | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 180 | 21,489 | 21,425 | ..... | ..... |
| " " à voiles | 22 | 937 | 1,036 | ..... | ..... |
| Total des navires canadiens | 202 | 22,426 | 22,461 | ..... | ..... |
| Navires américains, à vapeur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " " à voiles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total des navires américains | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grand total, canal Saint-André | 202 | 22,426 | 22,461 | ..... | ..... |

passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1910—*Fin.*

| De ports américains à d'autres ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonnes. | | Total des tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 21,489 | 21,425 | 42,914 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 937 | 1,036 | 1,973 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 22,426 | 22,461 | 44,887 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 22,426 | 22,461 | 44,887 |

TABLEAU 4.—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1909 et 1910.

| Articles. | 1909. | 1910. | Augmentation | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 1.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires canadiens, à vapeur | 6,150,224 | 6,927,062 | 776,838 | ..... |
| " " à voiles | 1,661,354 | 2,004,728 | 343,374 | ..... |
| " américains à vapeur | 15,726,035 | 20,991,142 | 5,265,107 | ..... |
| " " à voiles | 733,287 | 786,155 | 52,868 | ..... |
| Total, classe n° 1 | 24,270,900 | 30,709,087 | 6,438,187 | ..... |
| *Classe n° 2.* | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 272,222 | 320,574 | 48,352 | ..... |
| *Classe n° 3.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 176,577 | 161,016 | ..... | 15,561 |
| Sarrasin | 6,789 | 1,048 | ..... | 5,741 |
| Maïs | 180,203 | 336,592 | 156,389 | ..... |
| Avoine | 432,769 | 565,430 | 132,661 | ..... |
| Seigle | 7,688 | 4,272 | ..... | 3,416 |
| Lin | 206,750 | 85,654 | ..... | 121,096 |
| Pois | 326 | 340 | 14 | ..... |
| Blé | 3,397,567 | 3,222,862 | ..... | 174,705 |
| Farine | 324,044 | 363,187 | 39,143 | ..... |
| Foin | 36,503 | 42,846 | 6,343 | ..... |
| Autres produits de moulin | 57,288 | 55,003 | ..... | 2,285 |
| Fruits et légumes | 15,036 | 16,026 | 990 | ..... |
| Pommes de terre | 9,457 | 7,082 | ..... | 2,375 |
| Bestiaux | 1,635 | 2,250 | 615 | ..... |
| Volaille, gibier, poisson | 3,064 | 2,815 | ..... | 249 |
| Viandes préparées | 573 | 148 | ..... | 425 |
| Autres produits de paquage | 3,201 | 1,205 | ..... | 1,996 |
| Peaux et cuir | 594 | 1,261 | 667 | ..... |
| Laine | 287 | 675 | 388 | ..... |
| Tous autres produits d'animaux | 14,947 | 12,169 | ..... | 2,778 |
| Total, classe n° 3 | 4,875,298 | 4,881,881 | 337,210 | 330,627 |
| *Classe n° 4.* | | | | |
| Instruments aratoires | 18,836 | 28,358 | 9,522 | ..... |
| Ciment, briques, chaux | 489,745 | 728,453 | 238,708 | ..... |
| Meubles et ustensiles de ménage | 2,517 | 3,797 | 1,280 | ..... |
| Fer en gueuse et en loupe | 98,667 | 115,997 | 17,330 | ..... |
| " et acier, tous autres | 309,188 | 252,061 | ..... | 57,127 |
| Pétrole et autres huiles | 99,980 | 106,191 | 6,211 | ..... |
| Sucre et sel | 104,474 | 101,003 | ..... | 3,471 |
| Vins, liqueurs et bières | 18,314 | 28,316 | 10,002 | ..... |
| Marchandises non énumérées | 723,680 | 861,361 | 137,681 | ..... |
| Total, classe n° 4 | 1,865,401 | 2,225,537 | 420,734 | 60,598 |

TABLEAU 4.—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1909 et 1910—*Fin.*

| Articles. | 1909. | 1910. | Augmentation | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| *Classe n°. 5.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Bois de pulpe | 883,937 | 777,427 | ..... | 106,510 |
| " service, scié | 668,780 | 735,589 | 66,809 | ..... |
| " équarri | 31,772 | 58,633 | 26,861 | ..... |
| Bardeaux | 8,992 | 11,475 | 2,483 | ..... |
| Autres bois | 95,665 | 98,294 | 2,629 | ..... |
| Total, classe n°. 5 | 1,689,146 | 1,681,418 | 98,782 | 106,510 |
| *Classe n°. 6.* | | | | |
| Houille anthracite | 933,234 | 1,208,722 | 275,488 | ..... |
| " bitumineuse | 3,090,799 | 4,429,222 | 1,338,423 | ..... |
| Coke | 1,456 | 792 | ..... | 664 |
| Minerai de cuivre | 8,329 | 37,986 | 29,657 | ..... |
| " fer | 21,204,848 | 28,494,716 | 7,289,868 | ..... |
| Autres minerais | 52,237 | 30,334 | ..... | 21,903 |
| Total, classe n°. 6 | 25,290,903 | 34,201,772 | 8,933,436 | 22,567 |
| Grand total | 33,720,748 | 42,990,608 | 9,790,162 | 520,302 |

Augmentation nette, 9,269,860 tonnes.

TABLEAU 5.—ETAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1910.

| Articles. | Canal Sault-Ste-Marie. | Canal Welland. | Canaux du St-Laurent. | Canal Chambly. | Canaux de l'Ottawa. | Canal Rideau. | Canal St-Pierre. | Canal de la Vallée de la Trent. | Canal Murray. | Canal de St-André. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe n°. 1.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires canadiens, à vapeur | 3,188,286 | 1,238,749 | 1,662,515 | 68,158 | 200,424 | 125,062 | 32,984 | 137,082 | 300,888 | 42,914 |
| " " à voiles | 55,208 | 222,750 | 1,247,880 | 29,639 | 210,483 | 51,385 | 73,258 | 35,003 | 77,149 | 1,973 |
| " américains, à vapeur | 19,979,382 | 651,342 | 358,583 | ..... | 700 | 18 | 171 | ..... | 946 | ..... |
| " " à voiles | 208,322 | 35,676 | 123,561 | 369,449 | 41,263 | 6,777 | 640 | ..... | 467 | ..... |
| Total, classe 1 | 23,361,198 | 2,148,517 | 3,392,539 | 467,246 | 452,870 | 183,242 | 107,053 | 172,085 | 379,450 | 44,887 |
| *Classe n°. 2.* | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 33,291 | 1,655 | 120,732 | 2,399 | 26,458 | 26,040 | 633 | 69,186 | 33,782 | 6,398 |
| *Classe n°. 3.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Orge | 117,687 | 21,575 | 21,654 | 23 | 19 | 45 | 7 | 6 | ..... | ..... |
| Sarrasin | ..... | ..... | 1,038 | 2 | 3 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... |
| Maïs | 4,879 | 229,980 | 101,258 | 99 | 55 | 316 | 3 | 2 | ..... | ..... |
| Avoine | 282,369 | 136,233 | 140,709 | 522 | 583 | 426 | 4,569 | 18 | ..... | 1 |
| Seigle | 3,780 | ..... | 461 | ..... | 4 | 2 | 19 | 6 | ..... | ..... |
| Lin | 69,792 | 6,942 | 8,919 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pois | ..... | 123 | 146 | 33 | ..... | 1 | ..... | 37 | ..... | ..... |
| Blé | 2,051,889 | 587,493 | 582,426 | 104 | 59 | 642 | ..... | 229 | 20 | ..... |
| Farine | 283,126 | 41,152 | 34,650 | 1,117 | 773 | 348 | 1,935 | 86 | ..... | ..... |
| Foin | 5,667 | 841 | 11,743 | 18,801 | 2,244 | 379 | 2,996 | 50 | ..... | 125 |
| Autres produits de moulin | 14,252 | 18,149 | 20,267 | 247 | 916 | 307 | 627 | 62 | 148 | 28 |
| Fruits et légumes | 314 | 50 | 6,895 | 2,697 | 449 | 400 | 974 | ..... | 4,247 | ..... |
| Pommes de terre | 2 | ..... | 685 | 22 | 487 | 18 | 5,736 | 132 | ..... | ..... |
| Bestiaux | 47 | ..... | 1,003 | 233 | 649 | 13 | 35 | 270 | ..... | ..... |
| Volaille, gibier, poisson | ..... | 202 | 168 | 12 | 88 | 7 | 2,328 | ..... | 10 | ..... |
| Viandes préparées | ..... | ..... | 47 | ..... | 2 | 50 | 19 | 1 | 29 | ..... |
| Autres produits de paquage | 12 | ..... | 365 | 98 | 267 | 205 | 206 | ..... | 52 | ..... |
| Peaux et cuir | 903 | 248 | 77 | ..... | 11 | 4 | 6 | 12 | ..... | ..... |
| Laine | 394 | 238 | 29 | 1 | ..... | 1 | 2 | 5 | 5 | ..... |
| Tous autres animaux | 12 | ..... | 7,825 | 60 | 2,225 | 1,844 | 3 | 147 | 53 | ..... |
| Total, classe 3 | 2,835,125 | 1,043,226 | 940,365 | 24,071 | 8,834 | 5,009 | 19,470 | 1,063 | 4,564 | 154 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe n°. 4.* | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | 13,624 | 13,624 | 246 | 118 | 196 | 462 | 12 | 74 | 2 | ..... |
| Ciment, briques, chaux | 149,561 | 110,987 | 191,531 | 5,744 | 50,268 | 60,392 | 2,639 | 7,396 | 149,860 | 75 |
| Meubles et ustensiles de ménage | 1,184 | 146 | 1,700 | 62 | 227 | 260 | 49 | 46 | 121 | 2 |
| Fer en gueuse et en loupe | 72,929 | 20,374 | 21,101 | 114 | 333 | 343 | 64 | 72 | 667 | ..... |
| Fer et acier, tous autres | 145,788 | 37,207 | 63,963 | 843 | 1,108 | 1,212 | 505 | 23 | 1,412 | ..... |
| Pétroles et autres huiles | 8,176 | 57,807 | 37,287 | 152 | 956 | 912 | 505 | 24 | 372 | ..... |
| Sucre et sel | 30,332 | 43,668 | 16,936 | 669 | 4,332 | 3,636 | 1,142 | 11 | 277 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 4,898 | 10,068 | 10,902 | 73 | 966 | 697 | 140 | 23 | 543 | 6 |
| Marchandises non énumérées | 436,034 | 222,452 | 153,341 | 14,059 | 13,908 | 8,385 | 2,833 | 1,003 | 9,252 | 94 |
| Total, classe 4 | 862,526 | 516,333 | 497,007 | 21,834 | 72,294 | 76,299 | 7,889 | 8,672 | 162,506 | 177 |
| *Classe n°. 5.* | | | | | | | | | | |
| Bois de pulpe | 10,350 | 123,143 | 264,062 | 364,717 | ..... | 2,049 | ..... | 5,963 | 915 | 6,228 |
| Bois de service, scié | 64,163 | 21,372 | 259,667 | 130,305 | 218,230 | 29,472 | 8,168 | 1,782 | 2,113 | 317 |
| Bois équarri | 13,285 | 8,097 | 28,776 | 19 | 6,605 | 788 | 431 | 543 | 89 | ..... |
| Bardeaux | 9,141 | 525 | 545 | 14 | 65 | 110 | 886 | 189 | ..... | ..... |
| Autres bois | 3,674 | 1,600 | 11,278 | 1,064 | 43,299 | 7,607 | 639 | 27,372 | 354 | 1,407 |
| Total, classe 5 | 100,613 | 154,737 | 564,328 | 496,119 | 268,199 | 40,026 | 10,124 | 35,849 | 3,471 | 7,952 |
| *Classe n°. 6.* | | | | | | | | | | |
| Houille anthracite | 601,208 | 215,501 | 278,184 | 99,128 | 4,500 | 9,662 | 447 | 92 | ..... | ..... |
| Houille bitumineuse | 3,508,357 | 361,990 | 476,093 | 357 | 29,287 | 3,642 | 41,913 | 183 | 7,400 | ..... |
| Coke | ..... | 192 | 300 | ..... | 300 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de cuivre | 35,806 | 2,180 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " fer | 28,440,952 | 29,779 | 164 | 23,547 | 4 | ..... | 240 | 30 | ..... | ..... |
| Autres minerais | 11,100 | 2,352 | 4,311 | 4,243 | 1,843 | 243 | 5,868 | 374 | ..... | ..... |
| Total, classe 6 | 32,597,423 | 611,994 | 759,052 | 127,275 | 35,934 | 13,547 | 48,468 | 679 | 7,400 | ..... |
| Grand total | 36,395,687 | 2,326,290 | 2,760,752 | 669,299 | 385,261 | 134,881 | 85,951 | 46,263 | 177,941 | 8,283 |

TABLEAU 6—ETAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation finissant le 31 décembre 1910, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportés.

| ARTICLES. | Canal du Sault Ste-Marie. | Canal Welland. | Canal St-Laurent. | Canal Chambly. | Canaux de Ottawa. | Canal Rideau. | Canal St-Pierre. | Canal de la vallée de la Trent. | Canal Murray. | Canal St-André. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Navires de toutes sortes | 23,361,198 | 2,148,517 | 3,392,539 | 467,246 | 452,870 | 183,242 | 107,053 | 379,450 | 172,085 | 44,887 |
| | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. |
| Passagers | 33,291 | 1,655 | 120,732 | 2,399 | 26,458 | 26,040 | 633 | 33,782 | 69,186 | 6,398 |
| *Forêt—Produit du bois.* | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Bois de pulpe | 10,350 | 123,143 | 264,062 | 364,717 | ..... | 2,049 | ..... | 915 | 5,963 | 6,228 |
| " service, scié | 64,163 | 21,372 | 259,667 | 130,305 | 218,230 | 29,472 | 8,168 | 2,113 | 1,782 | 317 |
| " équarri | 13,285 | 8,097 | 28,776 | 19 | 6,605 | 788 | 431 | 89 | 543 | ..... |
| Bardeaux | 9,141 | 525 | 545 | 14 | 65 | 110 | 886 | ..... | 189 | ..... |
| Autres bois | 3,674 | 1,600 | 11,278 | 1,064 | 43,299 | 7,607 | 639 | ..... | 27,372 | 1,407 |
| Total | 100,613 | 154,737 | 564,328 | 496,119 | 268,199 | 40,026 | 10,124 | 3,471 | 35,849 | 7,952 |
| *Animaux et leurs produits.* | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | 47 | ..... | 1,003 | 233 | 649 | 13 | 35 | ..... | 270 | ..... |
| Volaille, gibier et poisson | ..... | 202 | 168 | 12 | 88 | 7 | 2,328 | 10 | ..... | ..... |
| Viandes préparées | ..... | ..... | 47 | ..... | 2 | 50 | 19 | 29 | 1 | ..... |
| Autres produits de paquage | 12 | ..... | 365 | 98 | 267 | 205 | 206 | 52 | ..... | ..... |
| Peaux et cuir | 903 | 248 | 77 | ..... | 11 | 4 | 6 | ..... | 12 | ..... |
| Laine | 394 | 238 | 29 | 1 | ..... | 1 | 2 | 5 | 5 | ..... |
| Tous autres produits d'animaux | 12 | ..... | 7,825 | 60 | 2,225 | 1,844 | 3 | 53 | 147 | ..... |
| Total | 1,368 | 688 | 9,514 | 404 | 3,242 | 2,124 | 2,599 | 149 | 435 | ..... |
| *Produits agricoles.* | | | | | | | | | | |
| Orge | 117,687 | 21,575 | 21,654 | 23 | 19 | 45 | 7 | ..... | 6 | ..... |
| Sarrasin | ..... | ..... | 1,038 | 2 | 3 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... |
| Maïs | 4,879 | 229,980 | 101,258 | 99 | 55 | 316 | 3 | ..... | 2 | ..... |
| Avoine | 282,369 | 134,233 | 140,709 | 522 | 583 | 426 | 4,569 | ..... | 18 | 1 |
| Seigle | 3,780 | ..... | 461 | ..... | 4 | 2 | 19 | ..... | 6 | ..... |
| Lin | 69,792 | 6,942 | 8,919 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pois | ..... | 123 | 146 | 33 | ..... | 1 | ..... | ..... | 37 | ..... |
| Blé | 2,051,889 | 587,493 | 582,426 | 104 | 59 | 642 | ..... | 20 | 229 | ..... |
| Farine | 283,126 | 41,152 | 34,650 | 1,117 | 773 | 348 | 1,935 | ..... | 86 | ..... |
| Foin | 5,667 | 841 | 11,743 | 18,801 | 2,244 | 379 | 2,996 | ..... | 50 | 125 |
| Autres produits de moulin | 14,252 | 18,149 | 20,267 | 247 | 916 | 307 | 627 | 148 | 62 | 28 |
| Fruits et légumes | 314 | 50 | 6,895 | 2,697 | 449 | 460 | 974 | 4,247 | ..... | ..... |
| Pommes de terre | 2 | ..... | 685 | 22 | 487 | 18 | 5,736 | ..... | 132 | ..... |
| Total | 2,833,757 | 1,042,538 | 930,851 | 23,667 | 5,592 | 2,885 | 16,871 | 4,415 | 628 | 154 |
| *Manufactures.* | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | 13,624 | 13,624 | 246 | 118 | 196 | 462 | 12 | 2 | 74 | ..... |
| Ciment, briques et chaux | 149,561 | 110,987 | 191,531 | 5,744 | 50,268 | 60,392 | 2,639 | 149,860 | 7,396 | 75 |
| Meubles et ustensiles de ménage | 1,184 | 146 | 1,700 | 62 | 227 | 260 | 49 | 121 | 46 | 2 |
| Fer en gueuse et en loupe | 72,929 | 20,374 | 21,101 | 114 | 333 | 343 | 64 | 667 | 72 | ..... |
| Fer et acier, tous autres | 145,788 | 37,207 | 63,963 | 843 | 1,108 | 1,212 | 505 | 1,412 | 23 | ..... |
| Pétrole et autres huiles | 8,176 | 57,807 | 37,287 | 152 | 956 | 912 | 505 | 372 | 24 | ..... |
| Sucre et sel | 30,332 | 43,668 | 16,936 | 669 | 4,332 | 3,636 | 1,142 | 277 | 11 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 4,898 | 10,068 | 10,902 | 73 | 966 | 697 | 140 | 543 | 23 | 6 |
| Marchandises non énumérées | 436,034 | 222,452 | 153,341 | 14,059 | 13,908 | 8,385 | 2,833 | 9,252 | 1,003 | 94 |
| Total | 862,526 | 516,333 | 497,007 | 21,834 | 72,294 | 76,299 | 7,889 | 162,506 | 8,672 | 177 |
| *Produits miniers.* | | | | | | | | | | |
| Houille anthracite | 601,208 | 215,501 | 278,184 | 99,128 | 4,500 | 9,662 | 447 | ..... | 92 | ..... |
| " bitumineuse | 3,508,357 | 361,990 | 476,093 | 357 | 29,287 | 3,642 | 41,913 | 7,400 | 183 | ..... |
| Coke | ..... | 192 | 300 | ..... | 300 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Minerai de cuivre | 35,806 | 2,180 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| " fer | 28,440,952 | 29,779 | 164 | 23,547 | 4 | ..... | 240 | ..... | 30 | ..... |
| Autres minerais | 11,100 | 2,352 | 4,311 | 4,243 | 1,843 | 243 | 5,868 | ..... | 374 | ..... |
| Total | 32,597,423 | 611,994 | 759,052 | 127,275 | 35,934 | 13,547 | 48,468 | 7,400 | 679 | ..... |
| Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris) | 36,395,687 | 2,326,290 | 2,760,752 | 669,299 | 385,261 | 134,881 | 85,951 | 177,941 | 46,263 | 8,283 |

TABLEAU 7 (N° 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Saut-Sainte-Marie pendant la saison de navigation 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 13,624 | | | | | | | | 13,624 | | 13,624 | 13,624 | |
| Tous autres animaux | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | 12 | |
| Orge | | 20,569 | | 6,819 | | 90,299 | | | | 117,687 | 117,687 | 80,149 | 37,538 |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 139,270 | 1 | 165 | | 10,125 | | | | 149,560 | 1 | 149,561 | 149,561 | |
| Houille anthracite | 4,808 | | | | 468,739 | 14,300 | 113,361 | | 586,908 | 14,300 | 601,208 | | 601,208 |
| " bitumineuse | 158,527 | 3,350 | 15,200 | | 2,423,778 | 59,034 | 814,858 | 33,610 | 3,412,363 | 95,994 | 3,508,357 | | 3,508,357 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | 4,879 | | | | 4,879 | 4,879 | 4,879 | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 10,329 | | 34,601 | | 24,862 | | | | 69,792 | 69,792 | 52,075 | 17,717 |
| Farine | 138 | 181,571 | 10 | 9,540 | | 85,958 | | 5,909 | 148 | 282,978 | 283,126 | 253,873 | 29,253 |
| Fruits et légumes | 314 | | | | | | | | 314 | | 314 | 314 | |
| Foin | 4,587 | 1,044 | | 6 | 30 | | | | 4,617 | 1,050 | 5,667 | 5,667 | |
| Peaux et cuir | 15 | 274 | | 60 | | 554 | | | 15 | 888 | 903 | 903 | |
| Ustensiles de ménage | 1,184 | | | | | | | | 1,184 | | 1,184 | 1,184 | |
| Fer, gueuse et loupe | 38,701 | | | 400 | 570 | 8,650 | 24,608 | | 63,879 | 9,050 | 72,929 | 50,835 | 22,094 |
| " et acier, tous autres | 57,693 | 21,230 | 1,340 | 3,360 | 55,098 | 1,267 | 5,800 | | 119,931 | 25,857 | 145,788 | 119,476 | 26,312 |
| Bestiaux | 41 | | 6 | | | | | | 47 | | 47 | 47 | |
| Marchandises | 322,809 | 11,574 | 10,249 | 5,129 | 62,156 | 16,809 | 2,912 | 4,396 | 398,126 | 37,908 | 436,034 | 413,982 | 22,052 |
| Avoine | | 232,888 | | 17,317 | | 28,575 | | 3,589 | | 282,369 | 282,369 | 266,189 | 16,180 |
| Autres produits de moulin | 90 | 6,178 | | | | | | 7,984 | 90 | 14,162 | 14,252 | 6,258 | 7,994 |
| " " paquage | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | 12 | |
| " bois | 2,662 | 65 | | | 373 | 574 | | | 3,035 | 639 | 3,674 | 2,995 | 679 |
| Minerai, tous autres | | | | | | 11,100 | | | | 11,100 | 11,100 | | 11,100 |
| " de cuivre | | | | | | 35,806 | | | | 35,806 | 35,806 | 34,586 | 1,220 |
| " de fer | | | | | | 28,420,962 | | 19,990 | | 28,440,952 | 28,440,952 | | 28,440,952 |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | 4,206 | | 79 | | 1,950 | 77 | 1,864 | | 8,099 | 77 | 8,176 | 6,264 | 1,912 |
| Voiaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 2 | |
| Bois de pâte à pulpe | | | | 4,650 | | 5,700 | | | | 10,350 | 10,350 | 10,350 | |
| Seigle | | | | | | 3,780 | | | | 3,780 | 3,780 | 700 | 3,080 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service, scié | 2,230 | 2,357 | ..... | 22,179 | 884 | 34,605 | 1,908 | ..... | 5,022 | 59,141 | 64,163 | 49,733 | 34,014 |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | 220 | ..... | 8,831 | ..... | 90 | ..... | 9,141 | 9,141 | 5,685 | 3,456 |
| Bois équarri | 7,051 | 555 | 160 | ..... | 11,527 | 713 | 3,912 | 894 | 11,123 | 2,162 | 13,285 | 9,048 | 4,237 |
| Sucre et sel | 17,590 | 85 | 1,075 | ..... | ..... | 30 | 25 | ..... | 30,217 | 115 | 30,332 | 25,612 | 4,720 |
| Blé | ..... | 1,075,176 | ..... | 461,054 | ..... | 475,063 | ..... | 40,596 | ..... | 2,051,889 | 2,051,889 | 1,809,211 | 242,678 |
| Vins, liqueurs et bières | 4,419 | 15 | 364 | ..... | 60 | 40 | ..... | ..... | 4,843 | 55 | 4,898 | 4,648 | 250 |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 394 | ..... | ..... | ..... | 394 | 394 | 394 | ..... |
| Fret, total | 779,961 | 1,567,285 | 28,648 | 565,335 | 3,035,290 | 29,332,862 | 969,248 | 117,058 | 4,813,147 | 31,582,540 | 36,395,687 | 3,378,268 | 33,017,419 |

TABLE 7 (N° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 13,624 | | | | | | | | 13,624 | | 13,624 | 13,624 | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 17,735 | | | | 3,840 | | | | 21,575 | 21,575 | 17,735 | 3,840 |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc. | 99,541 | 8,954 | 292 | | 2,000 | | | 200 | 101,833 | 9,154 | 110,987 | 108,287 | 2,700 |
| Houille anthracite | 2,045 | | | | 197,482 | | 15,974 | | 215,501 | | 215,501 | | 215,501 |
| " bitumineuse | | | | | | 4,411 | | 357,579 | | 361,990 | 361,990 | | 361,990 |
| Coke | | | | | | | | 192 | | 192 | 192 | | 192 |
| Maïs | | | | | | 126,938 | | 103,042 | | 229,980 | 229,980 | | 229,980 |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 6,297 | 645 | | | | | | 645 | 6,297 | 6,942 | 6,942 | |
| Farine | | 28,593 | | | | 11,859 | | 700 | | 41,152 | 41,152 | 29,293 | 11,859 |
| Fruits et légumes | | | | | 50 | | | | 50 | | 50 | | 50 |
| Foin | 841 | | | | | | | | 841 | | 841 | 841 | |
| Peaux et cuir | 15 | | | | | 233 | | | 15 | 233 | 248 | 15 | 233 |
| Ustensiles de ménage | 141 | | | | | | | 5 | 141 | 5 | 146 | 144 | 2 |
| Fer, gueuse et loupe | 17,576 | 386 | 1,419 | | | | | 993 | 18,995 | 1,379 | 20,374 | 19,393 | 981 |
| " et acier, tous autres | 18,933 | 1,217 | 1,944 | | | | | 15,113 | 20,877 | 16,330 | 37,207 | 22,214 | 14,993 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 101,604 | 23,023 | 21,240 | 1,289 | 52,080 | 15,478 | 255 | 7,483 | 175,179 | 47,273 | 222,452 | 146,520 | 75,932 |
| Avoine | | 133,856 | | | | | | 2,377 | | 136,233 | 136,233 | 136,233 | |
| Autres produits de moulin | | 471 | 1,113 | | | 8,571 | | 7,994 | 1,113 | 17,036 | 18,149 | 1,584 | 16,565 |
| " " paquage | | | | | | | | | | | | | |
| " bois | 17 | | | | | 1,583 | | | 17 | 1,583 | 1,600 | | 1,600 |
| Minerai, tous autres | 800 | | | | | 1,552 | | | 800 | 1,552 | 2,352 | 800 | 1,552 |
| " de cuivre | | | | | | | | 2,180 | | 2,180 | 2,180 | | 2,180 |
| " de fer | | | | | | | | 29,779 | | 29,779 | 29,779 | | 29,779 |
| Pois | | | | | | 123 | | | | 123 | 123 | | 123 |
| Pétrole | 129 | 27,302 | 1,049 | | 8 | | | 29,319 | 1,186 | 56,621 | 57,807 | 26,869 | 30,938 |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | 202 | | | | 202 | | 202 | | 202 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois à pâte à papier | 1,035 | | 120,577 | | 1,531 | | | | 123,143 | | 123,143 | 122,383 | 760 |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service, scié | ..... | 4,440 | ..... | 5,194 | ..... | 11,738 | ..... | ..... | ..... | 21,372 | 21,372 | 8,402 | 12,970 |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | 500 | ..... | 25 | ..... | ..... | ..... | 525 | 525 | 500 | 25 |
| Bois équarri | 80 | 3,417 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,600 | 80 | 8,017 | 8,097 | 2,367 | 5,730 |
| Sucre et sel | 5,969 | 397 | 1,954 | ..... | 34,723 | ..... | ..... | 625 | 42,646 | 1,022 | 43,668 | 8,754 | 34,914 |
| Blé | ..... | 486,309 | ..... | ..... | ..... | 10,717 | ..... | 90,467 | ..... | 587,493 | 587,493 | 514,282 | 73,211 |
| Vins, liqueurs et bières | 3,440 | 511 | 4,379 | ..... | 122 | ..... | ..... | 1,616 | 7,941 | 2,127 | 10,068 | 9,759 | 309 |
| Laine | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... | 233 | ..... | ..... | 5 | 233 | 238 | 5 | 233 |
| Fret total | 265,790 | 742,908 | 154,617 | 6,983 | 288,198 | 197,301 | 16,229 | 654,264 | 724,834 | 1,601,456 | 2,326,290 | 1,196,946 | 1,129,344 |

TABLEAU 7 (N° 3).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports canadiens. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 13,624 | | | | | | | | 13,624 | | 13,624 | 13,624 | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 17,735 | | | | 3,840 | | | | 21,575 | 21,575 | 17,735 | 3,840 |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 99,541 | 284 | 292 | | 2,000 | | | 200 | 101,833 | 484 | 102,317 | 99,617 | 2,700 |
| Houille anthracite | 2,045 | | | | 197,482 | | 15,974 | | 215,501 | | 215,501 | | 215,501 |
| " bitumineuse | | | | | | 4,411 | | 357,579 | | 361,990 | 361,990 | | 361,990 |
| Coke | | | | | | | | 192 | | 192 | 192 | | 192 |
| Maïs | | | | | | 126,938 | | 103,042 | | 229,980 | 229,980 | | 229,980 |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | 6,297 | 645 | | | | | | 645 | 6,297 | 6,942 | 6,942 | |
| Farine | | 28,593 | | | | 11,859 | | 700 | | 41,152 | 41,152 | 29,293 | 11,859 |
| Fruits et légumes | | | | | 50 | | | | 50 | | 50 | | 50 |
| Foin | 841 | | | | | | | | 841 | | 841 | 841 | |
| Peaux et cuir | 15 | | | | | 233 | | | 15 | 233 | 248 | 15 | 233 |
| Ustensiles de ménage | 141 | | | | | | | 5 | 141 | 5 | 146 | 144 | 2 |
| Fer, gueuse et loupe | 17,576 | | 1,419 | | | | | 993 | 18,995 | 993 | 19,988 | 19,007 | 981 |
| " et acier, tous autres | 18,933 | 225 | 1,944 | | | | | 7,695 | 20,877 | 7,920 | 28,797 | 21,222 | 7,575 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 101,086 | 3,242 | 21,240 | 1,289 | 52,080 | 15,478 | 255 | 7,483 | 174,661 | 27,492 | 202,153 | 126,221 | 75,932 |
| Avoine | | 133,856 | | | | | | 2,377 | | 136,233 | 136,233 | 136,233 | |
| Autres produits de moulin | | 471 | 1,113 | | | 8,571 | | 7,994 | 1,113 | 17,036 | 18,149 | 1,584 | 16,565 |
| " " paquage | | | | | | | | | | | | | |
| " bois | 17 | | | | | 1,583 | | | 17 | 1,583 | 1,600 | | 1,600 |
| Minerai, tous autres | 800 | | | | | 1,552 | | | 800 | 1,552 | 2,352 | 800 | 1,552 |
| " de cuivre | | | | | | | | 2,180 | | 2,180 | 2,180 | | 2,180 |
| " de fer | | | | | | | | 29,779 | | 29,779 | 29,779 | | 29,779 |
| Pois | | | | | | 123 | | | | 123 | 123 | | 123 |
| Pétrole | 129 | 27,302 | 1,049 | | 8 | | | 29,319 | 1,186 | 56,621 | 57,807 | 26,869 | 30,938 |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | 202 | | | | 202 | | 202 | | 202 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois à pâte à papier | 1,035 | | 120,577 | | 1,531 | | | | 123,143 | | 123,143 | 122,383 | 760 |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié | | 4,430 | | 5,194 | | 11,738 | | | | 21,362 | 21,362 | 8,392 | 12,970 |
| Bardeaux | | | | 500 | | 25 | | | | 525 | 525 | 500 | 25 |
| Bois équarri | | 3,130 | | | | | | 4,600 | | 7,730 | 7,730 | 2,000 | 5,730 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sucre et sel | 5,969 | 397 | 1,954 | ..... | 34,723 | ..... | ..... | 625 | 42,646 | 1,022 | 43,668 | 8,754 | 34,914 |
| Blé | ..... | 479,680 | ..... | ..... | ..... | 10,717 | ..... | 90,467 | ..... | 580,864 | 580,864 | 507,653 | 73,211 |
| Vins liqueurs et bières | 3,440 | 511 | 4,379 | ..... | 122 | ..... | ..... | 1,616 | 7,941 | 2,127 | 10,068 | 9,759 | 309 |
| Laine | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... | 233 | ..... | ..... | 5 | 233 | 238 | 5 | 233 |
| Fret, total | 265,192 | 706,153 | 154,617 | 6,983 | 288,198 | 197,301 | 16,229 | 646,846 | 724,236 | 1,557,283 | 2,281,519 | 1,159,593 | 1,121,926 |

TABLEAU 7 (N° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis. à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | | 8,670 | | | | | | | | 8,670 | 8,670 | 8,670 | |
| Houille, anthracite | | | | | | | | | | | | | |
| " bitumineuse | | | | | | | | | | | | | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | | | | | | | | | | | | | |
| Fruits et légnmes | | | | | | | | | | | | | |
| Foin | | | | | | | | | | | | | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, gueuse et loupe | | 386 | | | | | | | | 386 | 386 | 386 | |
| " et acier, tous autres | | 992 | | | | | | 7,418 | | 8,410 | 8,410 | 992 | 7,418 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 518 | 19,781 | | | | | | | 518 | 19,781 | 20,299 | 20,299 | |
| Avoine | | | | | | | | | | | | | |
| Autres produits de moulin | | | | | | | | | | | | | |
| " " paquage | | | | | | | | | | | | | |
| " bois | | | | | | | | | | | | | |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | | | | | | | | | | | | | |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois à pâte à papier | | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service, scié | ..... | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | 10 | ..... |
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois équarri | 80 | 287 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80 | 287 | 367 | 367 | ..... |
| Sucre et sel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Blé | ..... | 6,629 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,629 | 6,629 | 6,629 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fret, total | 598 | 36,755 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,418 | 598 | 44,173 | 44,771 | 37,353 | 7,418 |

TABLEAU 7 (N° 5).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente | Montée. | Descente | Montée. | Descente | Montée. | Descente | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 228 | 18 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 228 | 18 | 246 | 246 | ... |
| Tous autres animaux | 1,163 | 6,657 | ... | ... | ... | ... | 3 | ... | 1,166 | 6,657 | 7,823 | 7,820 | 3 |
| Orge | 1,523 | 20,131 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1,523 | 20,131 | 21,654 | 21,654 | ... |
| Sarrasin | 644 | 394 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 644 | 394 | 1,038 | 1,038 | ... |
| Ciment, briques, etc | 100,822 | 90,709 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 100,822 | 90,709 | 191,531 | 189,211 | 2,320 |
| Houille anthracite | 9,114 | 2 | ... | ... | ... | ... | 350 | 268,718 | 9,464 | 268,720 | 278,184 | 8,942 | 269,242 |
| " bitumineuse | 145,948 | 11,554 | ... | ... | ... | ... | ... | 318,591 | 145,948 | 330,145 | 476,093 | 157,502 | 318,591 |
| Coke | 300 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 300 | ... | 300 | 300 | ... |
| Maïs | 1,474 | 22,495 | ... | ... | ... | ... | ... | 77,289 | 1,474 | 99,784 | 101,258 | 23,969 | 77,289 |
| Viandes préparées | 26 | 21 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 26 | 21 | 47 | 47 | ... |
| Lin | 1,321 | 7,598 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1,321 | 7,598 | 8,919 | 8,919 | ... |
| Farine | 2,043 | 32,607 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2,043 | 32,607 | 34,650 | 34,650 | ... |
| Fruits et légumes | 283 | 6,612 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 283 | 6,612 | 6,895 | 6,895 | ... |
| Foin | 6,514 | 5,229 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6,514 | 5,229 | 11,743 | 11,743 | ... |
| Peaux et cuir | 41 | 36 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 41 | 36 | 77 | 77 | ... |
| Ustensiles de ménage | 662 | 1,036 | ... | ... | ... | ... | ... | 2 | 662 | 1,038 | 1,700 | 1,698 | 2 |
| Fer, gueuse et loupe | 20,692 | 243 | 150 | ... | ... | ... | ... | 16 | 20,842 | 259 | 21,101 | 21,085 | 16 |
| " et acier, tous autres | 51,570 | 6,016 | 257 | ... | ... | ... | ... | 6,120 | 51,827 | 12,136 | 63,963 | 57,843 | 6,120 |
| Bestiaux | 84 | 919 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 84 | 919 | 1,003 | 1,003 | ... |
| Marchandises | 110,251 | 27,517 | 6,852 | ... | 329 | ... | 184 | 8,210 | 117,616 | 35,727 | 153,343 | 141,374 | 11,969 |
| Avoine | 4,480 | 136,229 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 4,480 | 136,229 | 140,709 | 138,992 | 1,717 |
| Autres produits de moulin | 8,306 | 7,412 | ... | ... | ... | ... | ... | 4,549 | 8,306 | 11,961 | 20,267 | 14,035 | 6,232 |
| " " paquage | 292 | 73 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 292 | 73 | 365 | 365 | ... |
| " bois | 127 | 8,829 | 2,082 | ... | ... | ... | 240 | ... | 2,449 | 8,829 | 11,278 | 11,038 | 240 |
| Minerai, tous autres | 4,063 | 248 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 4,063 | 248 | 4,311 | 1,451 | 2,860 |
| " de cuivre | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| " de fer | 10 | 154 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 10 | 154 | 164 | 164 | ... |
| Pois | 101 | 45 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 101 | 45 | 146 | 146 | ... |
| Pétrole | 4,292 | 15,355 | 580 | ... | ... | ... | ... | 17,060 | 4,872 | 32,415 | 37,287 | 17,787 | 19,500 |
| Volaille, gibier et poisson | 78 | 90 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 78 | 90 | 168 | 168 | ... |
| Pommes de terre | 91 | 594 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 91 | 594 | 685 | 685 | ... |
| Bois à pâte à papier | ... | ... | 264,062 | ... | ... | ... | ... | ... | 264,062 | ... | 264,062 | 264,062 | ... |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seigle | 140 | 321 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 140 | 321 | 461 | 461 | ..... |
| Bois de service, scié | 40,653 | 185,710 | 10,577 | 22,235 | 5 | ..... | ..... | 487 | 51,235 | 208,432 | 259,667 | 259,175 | 492 |
| Bardeaux | 500 | 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500 | 45 | 545 | 545 | ..... |
| Bois équarri | 14 | 26,962 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,800 | 14 | 28,762 | 28,776 | 26,976 | 1,800 |
| Sucre et sel | 15,398 | 1,512 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 | 15,398 | 1,538 | 16,936 | 16,742 | 194 |
| Blé | 15,943 | 498,393 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 68,090 | 15,943 | 566,483 | 582,426 | 513,722 | 68,704 |
| Vins, liqueurs et bières | 7,626 | 1,741 | 1,515 | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | 9,141 | 1,761 | 10,902 | 10,882 | 20 |
| Laine | 16 | 13 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | 13 | 29 | 29 | ..... |
| Fret, total | 556,833 | 1,123,520 | 286,075 | 22,235 | 334 | ..... | 777 | 770,978 | 844,019 | 1,916,733 | 2,760,752 | 1,973,441 | 787,311 |

TABLEAU 7 (N° 6).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 7 | | | | | | | | 7 | | 7 | 7 | |
| Tous autres animaux | 5 | 4,457 | | | | | | | 5 | 4,457 | 4,462 | 4,462 | |
| Orge | | 20,000 | | | | | | | | 20,000 | 20,000 | 20,000 | |
| Sarrasin | | 372 | | | | | | | | 372 | 372 | 372 | |
| Ciment, briques, etc | 20,995 | 484 | | | | | | | 20,995 | 484 | 21,479 | 21,479 | |
| Houille anthracite | 650 | | | | | | | 257,996 | 650 | 257,996 | 258,646 | 650 | 257,996 |
| " bitumineuse | 6,701 | | | | | | | 308,334 | 6,701 | 308,334 | 315,035 | 6,701 | 308,334 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | 323 | | | | | | 77,289 | | 77,612 | 77,612 | 323 | 77,289 |
| Viandes préparées | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 10 | |
| Lin | 645 | 6,607 | | | | | | | 645 | 6,607 | 7,252 | 7,252 | |
| Farine | 187 | 27,081 | | | | | | | 187 | 27,081 | 27,268 | 27,268 | |
| Fruits et légumes | 35 | 6,087 | | | | | | | 35 | 6,087 | 6,122 | 6,122 | |
| Foin | 216 | 7 | | | | | | | 216 | 7 | 223 | 223 | |
| Peaux et cuir | 39 | | | | | | | | 39 | | 39 | 39 | |
| Ustensiles de ménage | 382 | 806 | | | | | | 2 | 382 | 808 | 1,190 | 1,188 | 2 |
| Fer—gueuse et loupe | 20,060 | 12 | 150 | | | | | 16 | 20,210 | 28 | 20,238 | 20,222 | 16 |
| " et acier, tous autres | 20,505 | 3,811 | 257 | | | | | 6,120 | 20,762 | 9,931 | 30,693 | 24,573 | 6,120 |
| Bestiaux | 2 | 24 | | | | | | | 2 | 24 | 26 | 26 | |
| Marchandises | 95,726 | 20,564 | 6,616 | | | | | 7,681 | 102,342 | 28,245 | 130,587 | 122,906 | 7,681 |
| Avoine | 90 | 130,997 | | | | | | | 90 | 130,997 | 131,087 | 129,370 | 1,717 |
| Autres produits de moulin | 1,229 | 5,809 | | | | | | 4,549 | 1,229 | 10,358 | 11,587 | 5,355 | 6,232 |
| " " paquage | 40 | 25 | | | | | | | 40 | 25 | 65 | 65 | |
| Autres bois | | 2 | 2,082 | | | | | | 2,082 | 2 | 2,084 | 2,084 | |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 10 | |
| Pois | 90 | | | | | | | | 90 | | 90 | 90 | |
| Pétrole | 925 | 15,021 | 580 | | | | | 17,060 | 1,505 | 32,081 | 33,586 | 16,526 | 17,060 |
| Volaille, gibier, poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | 5 | 7 | | | | | | | 5 | 7 | 12 | 12 | |
| Bois à pâte de papier | | | 264,062 | | | | | | 264,062 | | 264,062 | 264,062 | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié | | | 10,577 | | | | | 487 | 10,577 | 487 | 11,064 | 10,577 | 487 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois équarri | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,800 | ..... | 1,800 | 1,800 | ..... | 1,800 |
| Sucre et sel | 10,055 | 792 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 | 10,055 | 818 | 10,873 | 10,847 | 26 |
| Blé | 120 | 494,059 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 68,090 | 120 | 562,149 | 562,269 | 493,565 | 68,704 |
| Vins, liqueurs et bières | 6,642 | 1,729 | 1,515 | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | 8,157 | 1,749 | 9,906 | 9,886 | 20 |
| Laine | 10 | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 5 | 15 | 15 | ..... |
| Fret, total | 185,381 | 739,081 | 285,839 | ..... | ..... | ..... | ..... | 749,470 | 471,220 | 1,488,551 | 1,959,771 | 1,206,287 | 753,484 |

TABLEAU 7 (N° 7)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 221 | 18 | | | | | | | 221 | 18 | 239 | 239 | |
| Tous autres animaux | 1,158 | 2,200 | | | | | 3 | | 1,161 | 2,200 | 3,361 | 3,358 | 3 |
| Orge | 1,523 | 131 | | | | | | | 1,523 | 131 | 1,654 | 1,654 | |
| Sarrasin | 644 | 22 | | | | | | | 644 | 22 | 666 | 666 | |
| Ciment, briques, etc | 79,827 | 90,225 | | | | | | | 79,827 | 90,225 | 170,052 | 167,732 | 2,320 |
| Houille anthracite | 8,464 | 2 | | | | | 350 | 10,722 | 8,814 | 10,724 | 19,538 | 8,292 | 11,246 |
| " bitumineuse | 139,247 | 11,554 | | | | | | 10,257 | 139,247 | 21,811 | 161,058 | 150,801 | 10,257 |
| Coke | 300 | | | | | | | | 300 | | 300 | 300 | |
| Maïs | 1,474 | 22,172 | | | | | | | 1,474 | 22,172 | 23,646 | 23,646 | |
| Viandes préparées | 16 | 21 | | | | | | | 16 | 21 | 37 | 37 | |
| Lin | 676 | 991 | | | | | | | 676 | 991 | 1,667 | 1,667 | |
| Farine | 1,856 | 5,526 | | | | | | | 1,856 | 5,526 | 7,382 | 7,382 | |
| Fruits et légumes | 248 | 525 | | | | | | | 248 | 525 | 773 | 773 | |
| Foin | 6,298 | 5,222 | | | | | | | 6,298 | 5,222 | 11,520 | 11,520 | |
| Peaux et cuir | 2 | 36 | | | | | | | 2 | 36 | 38 | 38 | |
| Ustensiles de ménage | 280 | 230 | | | | | | | 280 | 230 | 510 | 510 | |
| Fer, gueuse et loupe | 632 | 231 | | | | | | | 632 | 231 | 863 | 863 | |
| " et acier, tous autres | 31,065 | 2,205 | | | | | | | 31,065 | 2,205 | 33,270 | 33,270 | |
| Bestiaux | 82 | 895 | | | | | | | 82 | 895 | 977 | 977 | |
| Marchandises | 14,525 | 6,953 | 236 | | 329 | | 184 | 529 | 15,274 | 7,482 | 22,756 | 18,468 | 4,288 |
| Avoine | 4,390 | 5,232 | | | | | | | 4,390 | 5,232 | 9,622 | 9,622 | |
| Autres produits de moulin | 7,077 | 1,603 | | | | | | | 7,077 | 1,603 | 8,680 | 8,680 | |
| " " de paquage | 252 | 48 | | | | | | | 252 | 48 | 300 | 300 | |
| " bois | 127 | 8,827 | | | | | 240 | | 367 | 8,827 | 9,194 | 8,954 | 240 |
| Minerai, tous autres | 4,063 | 248 | | | | | | | 4,063 | 248 | 4,311 | 1,451 | 2,860 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | 154 | | | | | | | | 154 | 154 | 154 | |
| Pois | 11 | 45 | | | | | | | 11 | 45 | 56 | 56 | |
| Pétrole | 3,367 | 334 | | | | | | | 3,367 | 334 | 3,701 | 1,261 | 2,440 |
| Volaille, gibier et poisson | 78 | 90 | | | | | | | 78 | 90 | 168 | 168 | |
| Pommes de terre | 86 | 587 | | | | | | | 86 | 587 | 673 | 673 | |
| Bois à pâte à papier | | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | 140 | 321 | | | | | | | 140 | 321 | 461 | 461 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service, scié | 40,653 | 185,710 | ..... | 22,235 | 5 | ..... | ..... | ..... | 40,658 | 207,945 | 248,603 | 248,598 | 5 |
| Bardeaux | 500 | 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500 | 45 | 545 | 545 | ..... |
| Bois équarri | 14 | 26,962 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 26,962 | 26,976 | 26,967 | ..... |
| Sucre et sel | 5,343 | 720 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,343 | 720 | 6,063 | 5,895 | 168 |
| Blé | 15,823 | 4,334 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,823 | 4,334 | 20,157 | 20,157 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 984 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 984 | 12 | 996 | 996 | ..... |
| Laine | 6 | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | 8 | 14 | 14 | ..... |
| Fret, total | 371,452 | 384,439 | 235 | 22,235 | 334 | ..... | 777 | 21,508 | 372,799 | 428,182 | 800,981 | 767,154 | 33,827 |

TABLEAU 7 (N° 8)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | Des ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports des Etats-Unis à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 116 | 2 | | | | | | | 116 | 2 | 118 | 118 | |
| Tous autres animaux | 2 | 58 | | | | | | | 2 | 58 | 60 | 60 | |
| Orge | 21 | 2 | | | | | | | 21 | 2 | 23 | 23 | |
| Sarrasin | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Ciment, briques, etc | 201 | 40 | | | | | | 5,503 | 201 | 5,543 | 5,744 | 241 | 5,503 |
| Houille, anthracite | 5 | 207 | | | | | | 98,916 | 5 | 99,123 | 99,128 | 212 | 98,916 |
| " bitumineuse | | | | | | | | | | | | | |
| Coke | | | | | | | | 357 | | 357 | 357 | | 357 |
| Maïs | 95 | 4 | | | | | | | 95 | 4 | 99 | 99 | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 1,083 | 34 | | | | | | | 1,083 | 34 | 1,117 | 1,117 | |
| Fruits et légumes | 628 | 2,052 | | | | | | 17 | 628 | 2,069 | 2,697 | 2,680 | 17 |
| Foin | 11,775 | 7,026 | | | | | | | 11,775 | 7,026 | 18,801 | 18,801 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 40 | 22 | | | | | | | 40 | 22 | 62 | 62 | |
| Fer, gueuse et loupe | 97 | 17 | | | | | | | 97 | 17 | 114 | 114 | |
| " et acier | 840 | 3 | | | | | | | 840 | 3 | 843 | 843 | |
| Bestiaux | 7 | 222 | | | | | | 4 | 7 | 226 | 233 | 229 | 4 |
| Marchandises | 2,039 | 1,008 | | | | | | 11,012 | 2,039 | 12,020 | 14,059 | 3,047 | 11,012 |
| Avoine | 34 | 488 | | | | | | | 34 | 488 | 522 | 522 | |
| Autres produits de moulin | 240 | 7 | | | | | | | 240 | 7 | 247 | 247 | |
| " " paquage | 80 | 18 | | | | | | | 80 | 18 | 98 | 98 | |
| " bois | 20 | 1,044 | | | | | | | 20 | 1,044 | 1,064 | 1,064 | |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | 4,243 | | 4,243 | 4,243 | | 4,243 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | 23,547 | | 23,547 | 23,547 | | 23,547 |
| Pois | 27 | 6 | | | | | | | 27 | 6 | 33 | 33 | |
| Pétrole | 152 | | | | | | | | 152 | | 152 | 152 | |
| Volaille, gibier et poisson | 2 | 10 | | | | | | | 2 | 10 | 12 | 12 | |
| Pommes de terre | 22 | | | | | | | | 22 | | 22 | 22 | |
| Bois à pâte à papier | 364,717 | | | | | | | | 364,717 | | 364,717 | 364,717 | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service scié | 37 | 23 | 130,245 | | | | | | 130,282 | 23 | 130,305 | 130,305 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 | ..... | 33 | 33 | ..... |
| Bois équarri | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sucre et sel | 669 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 669 | ..... | 669 | 669 | ..... |
| Blés | 93 | 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93 | 11 | 104 | 104 | ..... |
| Vins, liqueurs et biéres | 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 73 | ..... | 73 | 73 | ..... |
| Laine | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 1 | ..... |
| Fret, total | 383,148 | 12,307 | 130,245 | ..... | ..... | ..... | ..... | 143,599 | 513,393 | 155,906 | 669,299 | 525,700 | 143,599 |

TABLEAU 7 (N° 9).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports canadiens à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 11 | 1 | | | | | | | 11 | 1 | 12 | 12 | |
| Tous autres animaux | 2 | 1 | | | | | | | 2 | 1 | 3 | 3 | |
| Orge | 7 | | | | | | | | 7 | | 7 | 7 | |
| Sarrasin | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 5 | |
| Ciment, briques, etc. | 409 | 2,230 | | | | | | | 409 | 2,230 | 2,639 | 2,639 | |
| Houille anthracite | 218 | | | | | | 229 | | 447 | | 447 | 218 | 229 |
| " bitumineuse | 17 | 41,896 | | | | | | | 17 | 41,896 | 41,913 | 41,913 | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 3 | | | | | | | | 3 | | 3 | 3 | |
| Viandes préparées | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 19 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 1,934 | 1 | | | | | | | 1,934 | 1 | 1,935 | 1,935 | |
| Fruits et légumes | 974 | | | | | | | | 974 | | 974 | 974 | |
| Foin | 2,996 | | | | | | | | 2,996 | | 2,996 | 2,996 | |
| Peaux et cuir | 4 | 2 | | | | | | | 4 | 2 | 6 | 6 | |
| Ustensiles de ménage | 49 | | | | | | | | 49 | | 49 | 49 | |
| Fer—gueuse et loupe | 64 | | | | | | | | 64 | | 64 | 64 | |
| Fer et acier, autres | 254 | 251 | | | | | | | 254 | 251 | 505 | 505 | |
| Bestiaux | 35 | | | | | | | | 35 | | 35 | 35 | |
| Marchandises | 2,647 | 186 | | | | | | | 2,647 | 186 | 2,833 | 2,833 | |
| Avoine | 4,569 | | | | | | | | 4,569 | | 4,569 | 4,569 | |
| Autres produits de moulin | 627 | | | | | | | | 627 | | 627 | 627 | |
| " " de paquage | 206 | | | | | | | | 206 | | 206 | 206 | |
| " bois | 428 | 211 | | | | | | | 428 | 211 | 639 | 639 | |
| Minerai, tous autres | 955 | 4,913 | | | | | | | 955 | 4,913 | 5,868 | 5,868 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | 2 | 238 | | | | | | | 2 | 238 | 240 | 240 | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | 414 | 91 | | | | | | | 414 | 91 | 505 | 505 | |
| Volaille, gibier et poisson | 128 | 2,200 | | | | | | | 128 | 2,200 | 2,328 | 2,328 | |
| Pommes de terre | 5,734 | 2 | | | | | | | 5,734 | 2 | 5,736 | 5,736 | |
| Bois à pâte à papier | | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 19 | |
| Bois de service, scié | 8,165 | 3 | | | | | | | 8,165 | 3 | 8,168 | 8,168 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | 886 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 886 | ..... | 886 | 886 | ..... |
| Bois équarri | 431 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 431 | ..... | 431 | 431 | ..... |
| Sucre et sel | 1,142 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,142 | ..... | 1,142 | 1,142 | ..... |
| Blé | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 128 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 128 | 12 | 140 | 140 | ..... |
| Laine | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 2 | ..... |
| Fret, total | 33,482 | 52,240 | ..... | ..... | ..... | ..... | 229 | ..... | 33,711 | 52,240 | 85,951 | 85,722 | 229 |

TABLEAU 7 (N° 10).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Tous autres animaux | 30 | 23 | | | | | | | 30 | 23 | 53 | 53 | |
| Orge | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 149,860 | | | | | | | | 149,860 | | 149,860 | 149,860 | |
| Houille anthracite | | | | | | | | | | | | | |
| " bitumineuse | | 297 | | | | | | 7,103 | | 7,400 | 7,400 | 297 | 7,103 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes préparées | | 29 | | | | | | | | 29 | 29 | 29 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | | | | | | | | | | | | | |
| Fruits et légumes | 1,645 | 2,602 | | | | | | | 1,645 | 2,602 | 4,247 | 4,247 | |
| Foin | | | | | | | | | | | | | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | 71 | 50 | | | | | | | 71 | 50 | 121 | 121 | |
| Fer, gueuse et loupe | | 667 | | | | | | | | 667 | 667 | 667 | |
| " et acier, tous autres | 1,135 | 277 | | | | | | | 1,135 | 277 | 1,412 | 1,412 | |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | 5,514 | 3,738 | | | | | | | 5,514 | 3,738 | 9,252 | 9,250 | 2 |
| Avoine | | | | | | | | | | | | | |
| Autres produits de moulin | 118 | 30 | | | | | | | 118 | 30 | 148 | 148 | |
| " " de paquage | 10 | 42 | | | | | | | 10 | 42 | 52 | 52 | |
| " bois | 354 | | | | | | | | 354 | | 354 | 354 | |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | 85 | 287 | | | | | | | 85 | 287 | 372 | 261 | 111 |
| Volaille, gibier et poisson | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 10 | |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois à pâte à papier | 360 | | 555 | | | | | | 915 | | 915 | 915 | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié | 2,095 | 18 | | | | | | | 2,095 | 18 | 2,113 | 2,113 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bois équarri | 80 | 9 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80 | 9 | 89 | 89 | ..... |
| Sucre et sel | 222 | 55 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 222 | 55 | 277 | 232 | 45 |
| Blé | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | 20 | 20 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 128 | 415 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 128 | 415 | 543 | 543 | ..... |
| Laine | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 5 | 5 | ..... |
| Fret, total | 161,737 | 8,546 | 555 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,103 | 162,292 | 15,649 | 177,941 | 170,680 | 7,261 |

TABLEAU 7 (N° 11).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 184 | 12 | | | | | | | 184 | 12 | 196 | 196 | |
| Tous autres animaux | 93 | 2,132 | | | | | | | 93 | 2,132 | 2,225 | 2,225 | |
| Orge | 13 | 6 | | | | | | | 13 | 6 | 19 | 19 | |
| Sarrasin | 4 | | | | | | | | 4 | | 4 | 4 | |
| Ciment, briques, etc | 1,033 | 48,879 | | | | | 356 | | 1,389 | 48,879 | 50,268 | 49,912 | 356 |
| Houille anthracite | 636 | | | | | | 3,864 | | 4,500 | | 4,500 | 449 | 4,051 |
| " bitumineuse | 29,287 | | | | | | | | 29,287 | | 29,287 | 29,287 | |
| Coke | 300 | | | | | | | | 300 | | 300 | 300 | |
| Maïs | 77 | | | | | | | | 77 | | 77 | 27 | |
| Viandes préparées | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 721 | 52 | | | | | | | 721 | 52 | 773 | 773 | |
| Fruits et légumes | 199 | 250 | | | | | | | 199 | 250 | 449 | 449 | |
| Foin | | 2,244 | | | | | | | | 2,244 | 2,244 | 2,244 | |
| Peaux et cuir | 1 | 10 | | | | | | | 1 | 10 | 11 | 11 | |
| Ustensiles de ménage | 164 | 63 | | | | | | | 164 | 63 | 227 | 227 | |
| Fer, gueuse et loupe | 318 | 15 | | | | | | | 318 | 15 | 333 | 333 | |
| " et acier, tous autres | 1,092 | 16 | | | | | | | 1,092 | 16 | 1,108 | 1,108 | |
| Bestiaux | 38 | 611 | | | | | | | 38 | 611 | 649 | 649 | |
| Marchandises | 7,542 | 3,693 | | | | | 2,673 | | 10,215 | 3,693 | 13,908 | 11,235 | 2,673 |
| Avoine | 14 | 548 | | | | | | | 14 | 548 | 562 | 562 | |
| Autres produits de moulin | 268 | 648 | | | | | | | 268 | 648 | 916 | 916 | |
| " " paquage | 243 | 24 | | | | | | | 243 | 24 | 267 | 267 | |
| " bois | 225 | 42,742 | | 332 | | | | | 225 | 43,074 | 43,299 | 43,299 | |
| Minerai, tous autres | 900 | 30 | | | | | 913 | | 1,813 | 30 | 1,843 | 930 | 913 |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | 4 | | | | | | | | 4 | 4 | 4 | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | 792 | 164 | | | | | | | 792 | 164 | 956 | 956 | |
| Volaille, gibier et poisson | | 88 | | | | | | | | 88 | 88 | 88 | |
| Pommes de terre | 16 | 471 | | | | | | | 16 | 471 | 487 | 487 | |
| Bois à pâte à papier | | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service scié | 459 | 162,062 | ..... | 60,681 | ..... | ..... | ..... | ..... | 459 | 222,743 | 223,202 | 223,202 | ..... |
| Bardeaux | 20 | 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | 45 | 65 | 65 | ..... |
| Bois équarri | 2 | 1,631 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,631 | 1,633 | 1,633 | ..... |
| Sucre et sel | 4,268 | 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,268 | 64 | 4,332 | 4,332 | ..... |
| Blé | 59 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 59 | ..... | 59 | 59 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 955 | 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 955 | 11 | 966 | 966 | ..... |
| Laine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Fret, total | 49,923 | 266,519 | ..... | 61,013 | ..... | ..... | 7,806 | ..... | 57,729 | 327,532 | 385,261 | 377,268 | 7,993 |

TABLEAU 7 (N° 12).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments agricoles | 285 | 177 | | | | | | | 285 | 177 | 462 | 462 | |
| Tous autres animaux | 518 | 1,326 | | | | | | | 518 | 1,326 | 1,844 | 1,844 | |
| Orge | | 45 | | | | | | | | 45 | 45 | 45 | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 29,171 | 13,217 | 4 | | | | | | 29,175 | 31,217 | 60,392 | 60,392 | |
| Houille anthracite | 8 | 26 | | | | | 925 | 8,703 | 933 | 8,729 | 9,662 | 10 | 9,652 |
| " bitumineuse | 227 | 16 | | | | | | 3,399 | 227 | 3,415 | 3,642 | 229 | 3,413 |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 5 | 311 | | | | | | | 5 | 311 | 316 | 256 | 60 |
| Viandes préparées | 4 | 18 | | | | | | | 4 | 18 | 22 | 22 | |
| Lin | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| Farine | 88 | 260 | | | | | | | 88 | 260 | 348 | 348 | |
| Fruits et légumes | 325 | 75 | | | | | | | 325 | 75 | 400 | 400 | |
| Foin | 361 | 18 | | | | | | | 361 | 18 | 379 | 379 | |
| Peaux et cuir | 3 | 1 | | | | | | | 3 | 1 | 4 | 4 | |
| Ustensiles de ménage | 132 | 128 | | | | | | | 132 | 128 | 260 | 260 | |
| Fer, gueuse et loupe | 221 | 122 | | | | | | | 221 | 122 | 343 | 343 | |
| " et acier, tous autres | 1,025 | 187 | | | | | | | 1,025 | 187 | 1,212 | 1,212 | |
| Bestiaux | 8 | 5 | | | | | | | 8 | 5 | 13 | 13 | |
| Marchandises | 4,818 | 2,854 | | | | | 535 | 178 | 5,353 | 3,032 | 8,385 | 7,672 | 713 |
| Avoine | | 426 | | | | | | | | 426 | 426 | 426 | |
| Autres produits de moulin | 42 | 265 | | | | | | | 42 | 265 | 307 | 307 | |
| " " de paquage | 199 | 34 | | | | | | | 199 | 34 | 233 | 233 | |
| " bois | 6,599 | 1,008 | | | | | | | 6,599 | 1,008 | 7,607 | 7,607 | |
| Minerai, tous autres | 9 | 234 | | | | | | | 9 | 234 | 243 | 243 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | |
| Pétrole | 583 | 329 | | | | | | | 583 | 329 | 912 | 912 | |
| Volaille, gibier et poisson | 4 | 3 | | | | | | | 4 | 3 | 7 | 7 | |
| Pommes de terre | 15 | 3 | | | | | | | 15 | 3 | 18 | 18 | |
| Bois à pâte à papier | 552 | 1,497 | | | | | | | 552 | 1,497 | 2,049 | 2,049 | |
| Seigle | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Bois de service, scié | 8,384 | 15,218 | | 5,870 | | | | | 8,384 | 21,088 | 29,472 | 29,472 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bardeaux | 96 | 14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 96 | 14 | 110 | 110 | ..... |
| Bois équarri | 677 | 111 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 677 | 111 | 788 | 788 | ..... |
| Sucre et sel | 3,097 | 539 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,097 | 539 | 3,636 | 3,636 | ..... |
| Blé | 17 | 625 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | 625 | 642 | 642 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 574 | 123 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 574 | 123 | 697 | 697 | ..... |
| Laine | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... |
| Fret, total | 58,049 | 57,218 | 4 | 5,870 | ..... | ..... | 1,460 | 12,280 | 59,513 | 75,368 | 134,881 | 121,043 | 13,838 |

TABLEAU 7 (N° 13).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | 21 | 53 | | | | | | | 21 | 53 | 74 | 74 | |
| Tous autres animaux | 93 | 58 | | | | | | | 93 | 58 | 151 | 151 | |
| Orge | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 6 | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 7,126 | 270 | | | | | | | 7,126 | 270 | 7,396 | 7,396 | |
| Houille anthracite | 92 | | | | | | | | 92 | | 92 | 92 | |
| " bitumineuse | 68 | 115 | | | | | | | 68 | 115 | 183 | 183 | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Viandes préparées | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | 43 | 43 | | | | | | | 43 | 43 | 86 | 86 | |
| Fruits et légumes | | | | | | | | | | | | | |
| Foin | 48 | 2 | | | | | | | 48 | 2 | 50 | 50 | |
| Peaux et cuir | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | 12 | |
| Ustensiles de ménage | 37 | 9 | | | | | | | 37 | 9 | 46 | 46 | |
| Fer—gueuse et loupe | 32 | 40 | | | | | | | 32 | 40 | 72 | 72 | |
| " et acier, tous autres | 20 | 3 | | | | | | | 20 | 3 | 23 | 23 | |
| Bestiaux | 243 | 27 | | | | | | | 243 | 27 | 270 | 570 | |
| Marchandises | 650 | 353 | | | | | | | 650 | 353 | 1,003 | 1,003 | |
| Avoine | 18 | | | | | | | | 18 | | 18 | 18 | |
| Autres produits de moulin | 16 | 46 | | | | | | | 16 | 46 | 62 | 62 | |
| " " de paquage | | | | | | | | | | | | | |
| Autres bois | 5,770 | 21,602 | | | | | | | 5,770 | 21,602 | 27,372 | 27,372 | |
| Minerai, tous autres | | 374 | | | | | | | | 374 | 374 | 374 | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | 30 | | | | | | | | 30 | | 30 | 30 | |
| Pois | 30 | 7 | | | | | | | 30 | 7 | 37 | 37 | |
| Pétrole | 19 | 5 | | | | | | | 19 | 5 | 24 | 24 | |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | 131 | 1 | | | | | | | 131 | 1 | 132 | 132 | |
| Bois à pâte à papier | 110 | 5,853 | | | | | | | 110 | 5,853 | 5'963 | 5,963 | |
| Seigle | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 6 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bois de service, scié | 720 | 1,062 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 720 | 1,062 | 1,782 | 1,782 | ..... |
| Bardeaux | 51 | 138 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 51 | 138 | 189 | 189 | ..... |
| Bois équarri | 26 | 517 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 | 517 | 543 | 543 | ..... |
| Sucre et sel | 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11 | ..... | 11 | 11 | ..... |
| Blé | 229 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 229 | ..... | 229 | 229 | ..... |
| Vins, liqueurs et bières | 19 | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 | 4 | 23 | 23 | ..... |
| Laine | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 1 | ..... |
| Fret, total | 15,665 | 30,598 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,665 | 30,598 | 46,263 | 46,263 | ..... |

TABLEAU 7 (N° 14.)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal de Saint-André, pendant la saison de la navigation en 1910.

| Articles. | De ports canadiens à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports des Etats-Unis. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports des Etats-Unis à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Origine de la cargaison. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | Canada. | Etats-Unis. |
| Instruments aratoires | | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres animaux | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment, briques, etc | 75 | | | | | | | | 75 | | 75 | 75 | |
| Houille anthracite | | | | | | | | | | | | | |
| " bitumineuse | | | | | | | | | | | | | |
| Coke | | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes préparées | | | | | | | | | | | | | |
| Lin | | | | | | | | | | | | | |
| Farine | | | | | | | | | | | | | |
| Fruits et légumes | | | | | | | | | | | | | |
| Foin | 125 | | | | | | | | 125 | | 125 | 125 | |
| Peaux et cuir | | | | | | | | | | | | | |
| Ustensiles de ménage | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | |
| Fer, gueuse et loupe | | | | | | | | | | | | | |
| Fer et acier. tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | |
| Marchandises | | 94 | | | | | | | | 94 | 94 | 94 | |
| Avoine | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| Autres produits de moulin | | 28 | | | | | | | | 28 | 28 | 28 | |
| " de paquage | | | | | | | | | | | | | |
| Autres bois | 1,407 | | | | | | | | 1,407 | | 1,407 | 1,407 | |
| Minerai, tous autres | | | | | | | | | | | | | |
| " de cuivre | | | | | | | | | | | | | |
| " de fer | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | |
| Pétrole | | | | | | | | | | | | | |
| Volaille, gibier et poisson | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | |
| Bois à pâte à papier | 6,228 | | | | | | | | 6,228 | | 6,228 | 6,228 | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service scié | 317 | | | | | | | | 317 | | 317 | 317 | |
| Bardeaux | | | | | | | | | | | | | |
| Bois équarri | | | | | | | | | | | | | |
| Sucre et sel | | | | | | | | | | | | | |
| Blé | | | | | | | | | | | | | |
| Vins, liqueurs et bières | | 6 | | | | | | | | 6 | 6 | 6 | |
| Laine | | | | | | | | | | | | | |
| Fret, total | 8,152 | 131 | | | | | | | 8,152 | 131 | 8,283 | 8,283 | |

TABLEAU 8.—ÉTAT indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes qui ont

CANAL DU SAUT-

CANADIENS.

| Classe | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 5,000 à 5,142 tonnes | 1 | 5,142 | 1 | 5,000 à —— tonnes | .... | ..... |
| 2 | 4,000 " 5,000 " | 1 | 4,500 | 2 | 4,000 " 5,000 " | .... | ..... |
| 3 | 3,000 " 4,000 " | 2 | 7,000 | 3 | 3,000 " 4,000 " | .... | ..... |
| 4 | 2,000 " 3,000 " | 8 | 18,500 | 4 | 2,000 " 3,000 " | .... | ..... |
| 5 | 1,000 " 2,000 " | 64 | 80,566 | 5 | 1,000 " 2,000 " | .... | ..... |
| 6 | Moins de 1,000 " | 50 | 12,099 | 6 | Moins de 1,000 " | 26 | 7,070 |
| | Total | 126 | 127,732 | | Total | 26 | 7,070 |

CANAL

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,665 tonnes | 65 | 72,766 | 1 | 250 à 1,226 tonnes | 9 | 7,720 |
| 2 | 200 " 249 " | 3 | 625 | 2 | 200 " 249 " | 3 | 625 |
| 3 | 150 " 199 " | 2 | 320 | 3 | 150 " 199 " | 2 | 365 |
| 4 | 100 " 149 " | 3 | 370 | 4 | 100 " 149 " | 10 | 1,060 |
| 5 | 50 " 99 " | 5 | 380 | 5 | 50 " 99 " | 3 | 205 |
| 6 | Moins de 50 " | 24 | 634 | 6 | Moins de 50 " | 1 | 15 |
| | Total | 104 | 75,095 | | Total | 28 | 9,990 |

CANAUX

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,665 tonnes | 74 | 69,492 | 1 | 250 à 1,000 tonnes | 104 | 51,965 |
| 2 | 200 " 249 " | 4 | 820 | 2 | 200 " 249 " | 8 | 1,620 |
| 3 | 150 " 199 " | 14 | 2,400 | 3 | 150 " 199 " | 75 | 12,030 |
| 4 | 100 " 149 " | 15 | 1,810 | 4 | 100 " 149 " | 92 | 10,340 |
| 5 | 50 " 99 " | 56 | 3,885 | 5 | 50 " 99 " | 42 | 3,260 |
| 6 | Moins de 50 " | 79 | 1,485 | 6 | Moins de 50 " | 17 | 608 |
| | Total | 242 | 79,892 | | Total | 338 | 79,823 |

CANAUX RIDEAU, OTTAWA

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 492 tonnes | 3 | 1,162 | 1 | 250 à 350 tonnes | 1 | 350 |
| 2 | 200 " 249 " | 2 | 400 | 2 | 200 " 249 " | 7 | 1,480 |
| 3 | 150 " 199 " | 4 | 650 | 3 | 150 " 199 " | 49 | 7,970 |
| 4 | 100 " 149 " | 5 | 575 | 4 | 100 " 149 " | 44 | 5,595 |
| 5 | 50 " 99 " | 7 | 470 | 5 | 50 " 99 " | 14 | 895 |
| 6 | Moins de 50 " | 32 | 575 | 6 | Moins de 50 " | 12 | 290 |
| | Total | 53 | 3,832 | | Total | 127 | 16,580 |

passé par les canaux suivants pendant la saison de navigation en 1910.

SAINTE-MARIE

AMÉRICAINS.

| Classe | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 5,000 à 6,498 tonnes | 104 | 546,000 | 1 | 5,000 à —— tonnes | .... | ..... |
| 2 | 4,000 " 5,000 " | 65 | 275,000 | 2 | 4,000 " 5,000 " | 3 | 12,500 |
| 3 | 3,000 " 4,000 " | 138 | 452,500 | 3 | 3,000 " 4,000 " | 13 | 40,500 |
| 4 | 2,000 " 3,000 " | 56 | 120,000 | 4 | 2,000 " 3,000 " | 10 | 21,000 |
| 5 | 1,000 " 2,000 " | 54 | 75,500 | 5 | 1,000 " 2,000 " | 7 | 9,000 |
| 6 | Moins de 1,000 " | 93 | 112,750 | 6 | Moins de 1,000 " | 24 | 10,950 |
| | Total | 510 | 1,581,750 | | Total | 57 | 93,950 |

WELLAND.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,691 tonnes | 33 | 39,916 | 1 | 250 à 1,599 tonnes | 3 | 3,908 |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | 1 | 200 |
| 3 | 150 " 199 " | .... | ..... | 3 | 150 " 199 " | .... | .... |
| 4 | 100 " 149 " | 1 | 100 | 4 | 100 " 149 " | .... | ..... |
| 5 | 50 " 99 " | 9 | 630 | 5 | 50 " 99 " | 1 | 75 |
| 6 | Moins de 50 " | 24 | 335 | 6 | Moins de 50 " | 4 | 71 |
| | Total | 67 | 40,981 | | Total | 9 | 4,234 |

DU SAINT-LAURENT.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 1,552 tonnes | 24 | 21,331 | 1 | 250 à 1,590 tonnes | 16 | 9,968 |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | 1 | 200 |
| 3 | 150 " 199 " | 2 | 340 | 3 | 150 " 199 " | .... | ..... |
| 4 | 100 " 149 " | 5 | 590 | 4 | 100 " 149 " | 45 | 4,670 |
| 5 | 50 " 99 " | 7 | 460 | 5 | 50 " 99 " | 75 | 6,925 |
| 6 | Moins de 50 " | 36 | 395 | 6 | Moins de 50 " | .... | ..... |
| | Total | 74 | 23,116 | | Total | 137 | 21,763 |

ET CHAMBLY.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à —— tonnes | .... | ..... | 1 | 250 à 250 tonnes | 1 | 250 |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ..... | 2 | 200 " 249 " | 1 | 200 |
| 3 | 150 " 199 " | .... | ..... | 3 | 150 " 199 " | 11 | 1,710 |
| 4 | 100 " 149 " | .... | ..... | 4 | 100 " 149 " | 382 | 40,260 |
| 5 | 50 " 99 " | .... | ..... | 5 | 50 " 99 " | 254 | 23,905 |
| 6 | Moins de 50 " | .... | ..... | 6 | Moins de 50 " | .... | ..... |
| | Total | .... | ..... | | Total | 649 | 66,325 |

# ANNEXE

# CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit :—

*Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.)*

| | Milles. |
|---|---|
| 1. Canal Lachine | 8½ |
| Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent | 16 |
| 2. Canal Soulanges | 14 |
| Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent | 33 |
| 3. Canal Cornwall | 11 |
| Fleuve Saint-Laurent | 5 |
| 4. Canal de la Pointe-Farran | 1½ |
| Fleuve Saint-Laurent | 10 |
| 5. Canal du Rapide Plat | 3⅜ |
| Fleuve Saint-Laurent | 4 |
| 6. Canal des Galops | 7⅓ |
| Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario | 236 |
| 7. Canal Welland | 26¾ |
| Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc. | 580 |
| 8. Canal du Saut-Sainte-Marie | 1¼ |
| Du lac Supérieur à Port-Arthur | 266 |
| Total | 1,223 7/12 |
| A Duluth | 1,357 |
| Chicago | 1,286 |

*Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.*

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Saint-Ours.

*Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.*

1. Canal Rideau.

*Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.*

1. Canal de la Trent (non terminé).

*Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.*

1. Canal de Saint-Pierre.

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :— Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

## CANAL LACHINE.

| | |
|---|---|
| Première construction commencée en | 1821 |
| " " terminée en | 1825 |
| Premier agrandissement commencé en | 1843 |
| " " terminé en | 1848 |
| Deuxième agrandissement commencé en | 1873 |
| " " terminé en | 1901 |
| Longueur du canal | 8½ milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 5 |
| Dimensions des écluses | 270 pieds par 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 45 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses | 18 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses | 14 " |
| Largeur moyenne du canal neuf | 150 " |

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 936 milles du détroit de Belle-Isle.

## CANAL DE SOULANGES.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1892 |
| Ouvert au trafic en | 1899 |
| Longueur du canal | 14 milles statutaires. |
| Nombre d'écluses d'ascension | 4 |
| " " de prise d'eau | 1 |
| Dimension des écluses | 280 pieds x 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | 84 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 15 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface | 164 " |
| Nombre de lumières à arc | 219 de 2,000 bougies chacune. |

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

## CANAL DE CORNWALL.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert d'abord en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1897 |
| " terminé en | 1900 |
| Longueur du canal | 11 milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 6 |
| Dimension des écluses | 270 pieds x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 48 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 164 " |

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

### CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1897 |
| Agrandissement terminé en | 1900 |
| Longueur du canal | 1½ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Nouvelle écluse | 800 x 45 pieds. |
| Ancienne écluse | 200 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | 3½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse | 14 " |
| Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 90 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 154 " |

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord à 9 pieds en | 1844 |
| Ouvert en | 1847 |
| Agrandissement commencé en | 1884 |
| " terminé en | 1897 |
| Longueur du canal | 3⅔ milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimension des écluses | 270 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 11½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| " du canal à la surface | 152 |

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

| | |
|---|---|
| Commencé d'abord en | 1844 |
| Ouvert en | 1846 |
| Agrandissement commencé en | 1888 |
| " terminé en | 1903 |
| Longueur du canal | $7\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 3 |
| Dimension des écluses. { dont une est une écluse | 2–270 x 45 pieds. |
| Dimension des écluses. { de prise d'eau. | 1–800 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | $15\frac{1}{2}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 144 " |

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

## CANAL MURRAY.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1882 |
| " terminée en | 1890 |
| Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest | $5\frac{1}{6}$ milles. |
| Largeur au fond | 80 pieds. |
| Largeur à la surface de l'eau | 120 |
| Profondeur à compter du plus bas niveau du lac | 11 |
| Pas d'écluses. | |

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

## CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

| | Ancienne ligne. | Ligne agrandie ou nouvelle. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | $27\frac{1}{2}$ milles. | $26\frac{3}{4}$ milles |
| Portes auxiliaires (autrefois 3). | | 2 |
| Nombre d'écluses. { d'ascension | 26 | 25 |
| Nombre d'écluses. { de prise d'eau | 1 | 1 |
| Dimensions | 1 écluse 200 x 45<br>1 " 200 x 45<br>1 (de partage) 230 x 45<br>24 écluses 150 x 45 | 270 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | $326\frac{3}{4}$ pieds | $326\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | $10\frac{1}{4}$ " | 14 " |

| | |
|---|---|
| Construction commencée à 10 pieds 3 pouces en | 1824 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé à 14 pieds en | 1872 |
| " terminé en | 1887 |

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal— | |
| De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland | 2,622 pieds. |
| Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc | 300 " |
| De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara | 1,020 " |
| Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson | 2 |
| Dimension des écluses | 150 x 26½ pieds. |
| Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland | 10 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " 10 pouces. |

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 21 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 1 de 150 x 26½ pieds.<br>1 de 200 x 45 " |
| Ascension totale par les écluses | 7 à 8 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 pieds. |

BRANCHE DE PORT-WELLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 1¾ milles. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 185 x 45 pieds. |
| Ascension totale par l'écluse | 7½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 11 " |

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1888 |
| Ouvert au trafic | 1895 |
| Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée | 5,967 pieds. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 900 x 60 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau) | 20 pieds et 3 pouces. |
| Ascension totale | 18 " |
| Largeur du canal au fond | 141 " 8 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 150 " |

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

## MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

*Canaux de l'Ottawa.*

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

| Sections de navigation. | Distances intermédiaires. | Distances totales à partir de Montréal. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Canal Lachine | 8½ | |
| Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne | 15 | 23 |
| Ecluse Sainte-Anne et jetées | ⅛ | 23 |
| De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon | 27 | 50 |
| Canal de Carillon | ¾ | 51 |
| Du canal de Carillon au canal de Grenville | 6¼ | 57 |
| Canal de Grenville | 5¾ | 63 |
| Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau | 56 | 119 |
| Navigation du Rideau aboutissant à Kingston | 126¼ | 245 |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1814 |
| " terminée | 1816 |
| Reconstruction en bois | 1833 |
| " en maçonnerie | 1843 |

| | Ancienne écluse. | Nouvelle écluse. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | ⅛ mille | ⅛ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 | 1 |
| Dimension de l'écluse | 190 x 45 pieds. | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | 3 pieds. | 3 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 6 pieds. | 9 pieds. |

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

## CANAL DE CARILLON.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1819 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé en | 1871 |
| " terminé en | 1887 |
| Longueur du canal | $\frac{3}{4}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | 16 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 110 " |

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

## CANAL DE GRENVILLE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1819 |
| " terminée en | 1833 |
| Agrandissement commencé en | 1871 |
| " terminé en | 1887 |
| Longueur du canal | $5\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 5 " |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale | $43\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 40 à 50 pieds |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 50 à 80 " |

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1826 |
| " terminée en | 1832 |

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du ac Ontario, à Kingston.

| | |
|---|---|
| Longueur navigable | $126\frac{1}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston | 35 d'ascension.<br>14 de chute. |
| Eclusage total... $446\frac{1}{2}$ pds | $282\frac{1}{4}$ d'ascension et<br>164 de chute. à l'eau haute |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds. |
| Profondeur navigable sur les différents biefs | $4\frac{1}{2}$ " |
| Largeur du canal au fond | 60 pieds dans la terre.<br>54 " le roc. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 80 " la terre |

## CANAL DE PERTH.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1883. |
| " terminée en | 1892. |
| Longueur du canal | 7 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 26 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds 6 pouces. |
| Longueur du barrage | 200 pieds. |
| Largeur du canal au fond | 40 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 40 " dans le roc.<br>60 " " l'argile |

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

## RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel, à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

| Sections de navigation. | Distances intermédiaires. | Distances totales. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| De Sorel à l'écluse de Saint-Ours | 14 | 14 |
| De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly | 32 | 46 |
| Canal Chambly | 12 | 58 |
| Du canal Chambly à la frontière | 23 | 81 |
| De la frontière au canal Champlain | 111 | 192 |
| Du canal Champlain à la jonction du canal Erié | 66 | 258 |
| De la jonction du canal Erié à Albany | 7 | 265 |
| D'Albany à New-York | 146 | 411 |

## ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

| | |
|---|---|
| Construction commencée en | 1844 |
| " terminée en | 1849 |
| Longueur | $\frac{1}{8}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 5 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 pieds à l'eau basse. |
| Longueur du barrage dans le chenal de l'est | 300 " " |
| " " " l'ouest | 690 " " |

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 32 milles.

## CANAL DE CHAMBLY.

| | | |
|---|---|---|
| Construction commencée en | | 1831 |
| " terminée en | | 1843 |
| Longueur du canal | | 12 milles. |
| Nombre d'écluses | | 9 |
| Dimensions des écluses :— | | |
| Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean | 122 pieds | de $22\frac{1}{2}$ à 24 pieds de large. |
| " d'ascension n° 2 | 124 " | |
| " " 3, 4, 5, 6 | 118 " | |
| " " 7, 8, 9, écluses accolées | 125 " | |
| Ascension totale par les écluses | 74 " | |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 " | |
| Largeur du canal au fond | 36 " | |
| " " à la surface de l'eau | 60 " | |

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

## CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers

le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

| | Navigables. Milles. | Innavigables. Milles. |
|---|---|---|
| De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles | — | 9 |
| Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing | 19½ | — |
| De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely | — | 14½ |
| Du barrage des chutes de Heely à Peterboro' | 51¾ | — |
| De Peterboro' à Lakefield | — | 9½ |
| De Lakefield à un point au delà du lac du Baume | 61 | — |
| | 132¼ | 33 |
| Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume | | 165¼ |
| De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog | | 27 |

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4″ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | écluses | à Fénelon | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ | profondeur d'eau sur les buscs. | | |
| 1 | " | Lindsay | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ | " | " | |
| 1 | " | Bobcaygeon | 134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″ | " | " | |
| 1 | " | Buckhorn | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″ | " | " | |
| 1 | " | Lovesick | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″ | " | " | |
| 2 | " | Burleigh | 134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″ | " | " | |
| 1 | " | Pointe Young | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ | " | " | |
| 1 | " | Peterboro' | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″ | " | " | |
| 1 | " | Hastings | 134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″ | " | " | |
| 1 | " | Chisholms | 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″ | " | " | |

## CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1854 |
| Construction terminée | 1869 |
| Agrandissement commencé | 1875 |
| " terminé | 1881 |
| Longueur du canal | Environ 2,400 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 50 pieds. |
| Ecluse | Une écluse de marée, 4 portes doubles |
| Dimensions | 200 x 48 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 18 pieds à l'eau la plus basse. |
| Profondeur d'eau dans le canal | 19 pieds. |
| Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre | 4 pieds. |

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1842 |
| " terminée | 1845 |
| Longueur du canal | 12 milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 9 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Ascension totale par les écluses | 82½ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 |
| Largeur du canal au fond | 80 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 120 pieds. |

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

## CANAUX PLUS ANCIENS.

Trois canaux ont précédé le canal de Beauharnois. Ce sont :

### CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1779 |
| " terminée | 1780 |

### CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1779 |
| " terminée | 1780 |

### CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1782 |
| " terminée | 1783 |

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814 on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient :

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1825 |
| " terminée | 1832 |

CANAL DESJARDINS.

| | |
|---|---|
| Construction commencée | 1826 |
| " terminée | 1837 |

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de 7½ pieds.

# NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES.

## DU DETROIT DE BELLE-ISLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPERIEUR PAR EAU.

| De | A | Sections de navigation. | Milles statutaires. Intermédiaires. | Milles statutaires. Total jusqu'au détroit de Belle-Isle. |
|---|---|---|---|---|
| Détroit de Belle-Isle | Cap Whittle | Golfe Saint-Laurent | 240 | 240 |
| Cap Whittle | Pointe Ouest, Anticosti | " | 201 | 441 |
| Pointe-Ouest, Anticosti | Pointe-au-Père | Fleuve Saint-Laurent | 202 | 643 |
| Pointe-au-Père | Rimouski | " | 6 | 649 |
| Rimouski | Bic | " | 12 | 661 |
| Bic | Ile Verte | " | 39 | 700 |
| Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay) | Québec | " | 126 | 826 |
| Québec | Trois-Rivières | " tête de marée | 74 | 900 |
| Trois-Rivières | Montréal | " | 86 | 986 |
| Montréal | Lachine | Canal Lachine | 8½ | 994½ |
| Lachine | Pointe de la Cascade | Lac Saint-Louis | 16 | 1,009¾ |
| Pointe de la Cascade | Coteau-Landing | Canal Soulanges | 14 | 1,021 |
| Coteau-Landing | Cornwall | Lac Saint-Louis | 30 | 1,053¾ |
| Cornwall | Dickson's-Landing | Canal Cornwall | 11½ | 1,065¼ |
| Dickson's-Landing | Pointe Farran | Fleuve Saint-Laurent | 5 | 1,070¼ |
| Pointe Farran | Extrém. supér. de l'île Croyle | Pointe Farran | ¾ | 1,071 |
| Ext. supér. de l'île Croyle | Williamsburg ou Morrisburg | Fleuve Saint-Laurent | 10½ | 1,081½ |
| Williamsburg | Rapide Plat | Canal du Rapide Plat | 4 | 1,085½ |
| Rapide Plat | Village de la Pointe Iroquois | Fleuve Saint-Laurent | 4½ | 1,090 |
| Village de la Pte-Iroquois | Extrém. supér. de la Presqu'Ile | Canal de la Pte-Iroquois | 3 | 1,093 |
| Presqu'Ile | Pointe-Cardinal, Edwardsburg | Canal de la Jonction | 2⅝ | 1,095⅝ |
| Pointe-Cardinal | Tête des Rapides des Galops | Canal des Galops | 2 | 1,097⅝ |
| Rapides des Galops | Prescott | Fleuve Saint-Laurent | 7⅜ | 1,105 |
| Prescott | Kingston | " | 59 | 1,164 |
| Kingston | Port-Dalhousie | Lac Ontario | 170 | 1,334 |
| Port-Dalhousie | Port-Colborne | Canal Welland | 26¾ | 1,360¾ |
| Port-Colborne | Amherstburg | Lac Erié | 232 | 1,592¾ |
| Amherstburg | Windsor | Rivière Détroit | 18 | 1,610¾ |
| Windsor | Pied de l'île Sainte-Marie | Lac Saint-Clair | 25 | 1,635¾ |
| Pied de l'île Sainte-Marie | Sarnia | Rivière Saint-Clair | 33 | 1,668¾ |
| Sarnia | Pied de l'île Saint-Joseph | Lac Huron | 270 | 1,938¾ |
| Pied de l'île Saint-Joseph | Pied du Saut-Sainte-Marie | Rivière Sainte-Marie | 47 | 1,885¾ |
| Saut-Sainte-Marie | Tête du Saut-Sainte-Marie | Canal du Saut-Ste-Marie | 1 | 1,986¾ |
| Tête du Saut-Sainte-Marie | Pointe aux Pins | Rivière Sainte-Marie | 7 | 1,993¾ |
| Pointe aux Pins | Port-Arthur | Lac Supérieur | 266 | 2,259¾ |
| Port-Arthur au lac Shebandowan | | | 45 | |
| Lac Shebandowan à l'angle Nord-Ouest | | | 312 | |
| Angle Nord-Ouest à Winnipeg | | | 95 | |
| Pointe aux Pins à Duluth | | | 390 | |

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Isle à la tête du lac Supérieur, 73½ milles sont de navigation artificielle et 2,188¾ de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Isle à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la tête de marée est d'environ 600 pieds.

Le voyage par bateau à vapeur de Collingwood à Port-Arthur est de 510 milles ; de Depot-Harbor à Port-Arthur de 510 milles ; à Duluth de 644 milles ; à Chicago, de 525 milles, et à Milwaukee, de 442 milles.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

| N° de la station. | Nom de la station. | Distances d'Ottawa. | Ecluses. | | Barrages. | | | Longueur en milles du canal artificiel à chaque station. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | No. | Ascens'n à l'eau basse. | No. | Longueur. | Hauteur. | |
| | | Milles. | | Montée. pds. pcs. | | Pieds. | Pieds. | |
| 1 | Ottawa | 0 | 8 | 82 0 | 3 | 230<br>1,320<br>1,616 | 13<br>33<br>14 | 4·00 |
| 2 | Hartwell | 4¼ | 2 | 22 0 | .... | 100 | 28 | |
| 3 | Hogsback | 5½ | 2 | 13 6 | 1 | 320 | 60 | |
| 4 | Black-Rapids | 9½ | 1 | 10 0 | 1 | 300 | 12 | 0·13 |
| 5 | Long-Island | 14¾ | 3 | 27 0 | 3 | 850 | 68 | 0·13 |
| 6 | Burrit's | 40¾ | 1 | 10 6 | 1 | 240 | 14 | 1·50 |
| 7 | Nicholson | 43¾ | 2 | 15 2 | 1 | 500 | 9 | 0·50 |
| 8 | Clowes | 44½ | 1 | 10 0 | 1 | 481 | 16 | 0·05 |
| 9 | Merrickville | 46¾ | 3 | 25 0 | 1 | 150 | 6 | 0·33 |
| 10 | Maitland | 55 | 1 | 4 9 | 1 | 270 | 8 | 0·13 |
| 11 | Edmunds | 59½ | 1 | 10 10 | 1 | 343 | 8 | 0·66 |
| 12 | Old-Slys | 60½ | 2 | 11 6 | 1 | 250 | 20 | 0·25 |
| 13 | Smith's-Falls | 61½ | 4 | 33 9 | 2 | 600 | 24 | 0·13 |
| 14 | First-Rapids ou Poonamalie | 64 | 1 | 7 9 | 1 | 260 | 5 | 0·25 |
| 15 | Narrows | 83¼ | 1 | 4 0 | 1 | 600 | 9 | 0·06 |
| | Ascension totale à l'eau basse | ..... | .... | 292 3 | | | | |
| | | | | Chute. | | | | |
| 16 | Isthmus | 87½ | 1 | 4 0 | .... | ..... | ..... | 1·25 |
| 17 | Chaffey | 92 | 1 | 12 9 | .... | ..... | ..... | 0·13 |
| 18 | Davis | 94½ | 1 | 9 0 | 1 | 300 | 15 | 0·06 |
| 19 | Jones's-Falls | 97¼ | 4 | 60 0 | 1 | 300 | 60 | 0·25 |
| 20 | Brewer's-Upper-Mills | 108¼ | 2 | 19 0 | 1 | 200 | 20 | 1·75 |
| 21 | " Lower-Mills | 110 | 1 | 14 2 | 1 | 200 | 12 | 4·25 |
| 22 | Kingston-Mills | 120¼ | 4 | 46 8 | 1 | 6,042 | 14 | 0·25 |
| 23 | Kingston | 126½ | .... | ..... | ... | ..... | ..... | ..... |
| | Chute totale à l'eau basse | ..... | ... | 165 4 | .... | ..... | ..... | ..... |
| | Total | ..... | 47 | ..... | 24 | 15,472 | ..... | 16·46 |

# INDEX.

## STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1910.

INTRODUCTION—

PAGES.

Comparaison du trafic—Canaux ....
Tonnage du fret et des navires durant un certain nombre d'années .... 7, 18
Etat du grain passé par le canal Welland .... 19
" " arrivé à Montréal par les ch. de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien. .... 20
" " " par les canaux du Saint-Laurent .... 20
" du transbordement de grain à Kingston et Prescott .... 21
" du fret à destination de l'est et de l'ouest .... 22
" de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; ainsi du fret de ports américains à des ports américains .... 23
" du nombre des navires et de la quantité totale du fret passé par le canal Welland, ainsi la quantité totale du fret de ports américains à d'autres ports américains pendant un certain nombre d'années .... 24
" de la quantité totale de fret transporté sur les différentes divisions des canaux .... 25
" comparatif du trafic par les Etats-Unis, le canal des Chutes Sainte-Marie, et le canal canadien du Saut-Sainte-Marie pour 1909 et 1910 .... 26, 27

Tableau A.—Etat du fret transporté en montant et en descendant sur le canal de Welland pendant une période d'années .... 28, 29
" B.—Céréales acquittées à la descente sur le canal Welland pendant un certain nombre d'années .... 30
" C.—Etat du fret passé sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis .... 31 32
" D.—Fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains .... 33 à 36
Récapitulation, fret d'entier parcours à destination de l'ouest, canal Welland .... 37
" fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, canal Welland .... 37

Tableau F.—Fret passé à l'est du lac Erié à Montréal .... 38, 39
" G.— " l'ouest de Montréal au lac Erié .... 40, 41
" H.— " l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains .... 42, 43
" L.—Quantité de grain transbordée à Kingston, Prescott et Ogdensburg .... 44
" M.—Houille passée par le canal Welland de 1885 à 1910 .... 45
" N.— " " les canaux du St-Laurent de 1885 à 1910 .... 46
" O.—Quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland à Montréal, et à d'autres ports canadiens et aux ports américains .... 47, 48, 49

Tableau 1.—Etat comparatif du grand total de fret passé par tous les canaux pour 1909 et 1910. .... 50
" 2.—Etat du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par les différents canaux .... 51
" 3.—Etat sommaire des navires .... 52, 57
" 4.— " comparatif du trafic pour 1909, 1910 .... 58, 59
" 5.— " du trafic pour 1910 .... 60, 61
" 6.—Sommaire du trafic indiquant la quantité totale de chaque article transporté par les canaux .... 62, 63
" 7.—Canal du Saut-Sainte-Marie, total du trafic, préparé sous forme alphabétique .... 64, 65
" 7.—Canal Welland, total du trafic, préparé sous forme alphabétique .... 66, 67
" " trafic d'entier parcours " " .... 68, 69
" " " intermédiaire " " .... 70, 71
Canaux du Saint-Laurent " " " " .... 72, 73
" " trafic d'entier parcours " " .... 74, 75
" " intermédiaire " " .... 76, 77
Canal Chambly, total du trafic, ordre alphabétique .... 78, 79
" Saint-Pierre " " .... 80, 81
" Murray " " .... 82, 83
" Ottawa " " .... 84, 85
" Rideau " " .... 86, 87
" de la Vallée de la Trent total du trafic, ordre alphabétique .... 88, 89
" de Saint-André .... 90, 91
Tableau 8.—Etat du tonnage classifié de tous les navires pour 1910 .... 92, 93
Annexe.—Canaux canadiens .... 95 à 109

# STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

# DU CANADA

POUR

## L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1910

*(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)*

A. W. CAMPBELL

*Sous-chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.*

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1911

*A Son Excellence le Très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, vicomte de Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni et baronnet; chevalier Grand'Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport annuel du contrôleur des statistiques des chemins de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.

GEO. P. GRAHAM,
*Ministre des Chemins de fer et Canaux.*

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du contrôleur des statistiques des chemins de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.

C'est le troisième rapport compilé suivant la nouvelle série de questions mise en vigueur le 1er juillet 1906.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

*Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.*

BUREAU DE CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 16 novembre 1910.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport des statistiques des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1910.

Quatre années d'expérience avec le nouveau système de classifications et de formules mis en vigueur dès 1901 ont contribué à assimiler les rapports sur chemins de fer plus facilement à la nouvelle méthode de comptabilité. Les renseignements compilés de cette façon présentent une valeur cumulative à mesure que les bases de comparaison se développent.

C'est avec une vive satisfaction que je puis faire rapport de la célérité déployée dans les comptes rendus des annexes des statistiques. Ce louable esprit de coopération de la part des compagnies de chemins de fer a grandement contribué à l'expédition de l'onéreuse besogne de la mise en tableaux.

Les chiffres qui suivent démontrent qu'il y a eu, sous tous les rapports, un progrès remarquable dans le développement des chemins de fes au Canada.

## PARCOURS.

Le nombre de milles de chemins de fer au Canada a été augmenté de 626.69 de milles. Sur cette augmentation 519.12 milles furent établis dans les quatre provinces de l'Ouest, la Saskatchewan, l'Alberta, le Manitoba et la Colombie-Britannique.

Dans les 24,730.86 milles de chemins de fer que les rapports indiquent comme étant en exploitation au 30 juin dernier, il ne faut pas inclure un parcours considérable qui est actuellement en exploitation ; mais qu'officiellement on ne compte que comme en achèvement. Ainsi, alors que le chemin de fer du Grand Tronc Pacifique exploite un service régulier de trains de voyageurs et à marchandises sur cette partie de sa ligne située entre Winnipeg et Edmonton, de même qu'un service de trains à marchandises entre Fort-William et Winnipeg, une distance de plus de 900 milles, il n'est pas un mille de ce système qui soit compris dans le total plus haut mentionné. De fait on peut présumer qu'il y a actuellement en exploitation 1,500 milles de voie ferrée, de plus bien qu'ils n'apparaissent que comme inachevés aux rapports.

Comme vous le savez il est souvent demandé au ministère des renseignements spéciaux concernant le nombre de milles de voie ferrée en voie de construction au Canada. Il est toujours impraticable de donner une réponse satisfaisante. Les termes "en voie de construction" sont trop larges. Cela comprend la construction du chemin de fer depuis le début des arpentages préliminaires jusqu'à la pose de la dernière cheville. En présumant toutefois que la construction implique que l'on poursuit activement vers l'achèvement le travail de l'établissement d'un chemin de fer, on estime qu'au 30 juin dernier il y avait au moins 4,500 milles de chemins de fer qui se trouvaient en cet état.

Le développement du parcours des chemins de fer au Canada depuis 1835 est comme suit :

| Année. | Milles en exploitation. | Année. | Milles en exploitation. |
|---|---|---|---|
| 1835 | 0 | 1873 | 3,832 |
| 1836 | 16 | 1874 | 4,331 |
| 1837 | 16 | 1875 | 4,804 |
| 1838 | 16 | 1876 | 5,218 |
| 1839 | 16 | 1877 | 5,782 |
| 1840 | 16 | 1878 | 6,226 |
| 1841 | 16 | 1879 | 6,858 |
| 1842 | 16 | 1880 | 7,194 |
| 1843 | 16 | 1881 | 7,331 |
| 1844 | 16 | 1882 | 8,697 |
| 1845 | 16 | 1883 | 9,577 |
| 1846 | 16 | 1884 | 10,273 |
| 1847 | 54 | 1885 | 10,773 |
| 1848 | 54 | 1886 | 11,793 |
| 1849 | 54 | 1887 | 12,184 |
| 1850 | 66 | 1888 | 12,163 |
| 1851 | 159 | 1889 | 12,628 |
| 1852 | 205 | 1890 | 13,151 |
| 1853 | 506 | 1891 | 13,838 |
| 1854 | 764 | 1892 | 14,564 |
| 1855 | 877 | 1893 | 15,005 |
| 1856 | 1,414 | 1894 | 15,627 |
| 1857 | 1,444 | 1895 | 15,977 |
| 1858 | 1,863 | 1896 | 16,270 |
| 1859 | 1,994 | 1897 | 16,550 |
| 1860 | 2,065 | 1898 | 16,870 |
| 1861 | 2,146 | 1899 | 17,250 |
| 1862 | 2,189 | 1900 | 17,657 |
| 1863 | 2,189 | 1901 | 18,140 |
| 1864 | 2,189 | 1902 | 18,714 |
| 1865 | 2,240 | 1903 | 18,988 |
| 1866 | 2,278 | 1904 | 19,431 |
| 1867 | 2,278 | 1905 | 20,487 |
| 1868 | 2,270 | 1906 | 21,353 |
| 1869 | 2,524 | 1907 | 22,452 |
| 1870 | 2,617 | 1908 | 22,966 |
| 1871 | 2,695 | 1909 | 24,104 |
| 1872 | 2,899 | 1910 | 24,731 |

La répartition du nombre de milles de chemin de fer par provinces, pour 1910 est la suivante :

| — | Milles. | Augmenta'on |
|---|---|---|
| Ontario | 8,230·25 | 1·14 |
| Québec | 3,794·94 | 132·00 |
| Manitoba | 3,220·62 | 15·32 |
| Saskatchewan | 2,931·90 | 300·56 |
| Alberta | 1,488·42 | 166·90 |
| Colombie-Britannique | 1,832·28 | 36·34 |
| Nouveau-Brunswick | 1,521·65 | ..... |
| Nouvelle-Ecosse | 1,350·56 | ·03 |
| Ile-du-Prince-Edouard | 269·33 | ..... |
| Yukon | 90·91 | ..... |
| Total | 24,730·86 | 626·86 |

Le développement du nombre de milles de chemins de fer par provinces, durant les quatre dernières années, est comme suit :

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Ontario | 7,638 | 7,933 | 8,229 | 8,230 |
| Québec | 3,516 | 3,574 | 3,663 | 3,795 |
| Manitoba | 3,074 | 3,111 | 3,205 | 3,221 |
| Saskatchewan | 2,025 | 2,081 | 2,631 | 1,488 |
| Colombie-Britannique | 1,686 | 1,733 | 1,796 | 1,832 |
| Nouveau-Brunswick | 1,503 | 1,509 | 1,547 | 1,522 |
| Nouvelle-Ecosse | 1,329 | 1,344 | 1,351 | 1,351 |
| Ile-du-Prince-Edouard | 267 | 267 | 269 | 269 |
| Yukon | 91 | 91 | 91 | 91 |

La diminution de 25 milles dans le Nouveau-Brunswick est due à la mise de côté du chemin de fer Albert Southern qui n'a pas été exploité depuis plusieurs années.

Durant l'année 1910 il a été ajouté 79·43 milles de voies doubles, ainsi que 393·47 milles de voies de garage et d'évitement. Ces nouvelles ont contribué d'une façon importante aux facilités de transport en général. La statistique sous ce rapport depuis 1907 est comme suit:

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Voies doubles | 1,067 | 1,211 | 1,464 | 1,543 |
| Voies de garage et d'évitement | 4,092 | 4,546 | 4,761 | 5,155 |

On constate que durant les quatre dernières années il y a eu une augmentation de 2,279 de milles aux voies principales, et 476 milles de lignes secondaires, et 1,033 milles de voies de garage et d'évitement, soit un total de 3,818 milles.

En ajoutant les voies doubles, de garage et d'évitement aux lignes mères, les quatre dernières années donnèrent le résultat suivant :—

| Année. | Milles. | Augmentation. |
|---|---|---|
| 1907 | 27,967 | ..... |
| 1908 | 29,068 | 1,101 |
| 1909 | 30,667 | 1,599 |
| 1910 | 31,767 | 1,100 |

## CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Durant l'année il a ajouté $101,816,271 au passif en capital des chemins de fer du Canada, dont $40,022,740 sont en actions et $61,793,531 en dette consolidée. Le montant total des obligations mises en cours fut de $1,410,297,687.

En comparant 1909 avec 1910, le résultat est comme suit :—

| —— | 1909. | 1910. | Augmentation. |
|---|---|---|---|
| | $ cts. | $ cts. | $ cts |
| Actions | 647,534,647 | 687,557,387 | 40,022,740 |
| Dette consolidée | 660,946,769 | 722,740,300 | 61,793,531 |
| Total | 1,308,481,416 | 1,410,297,687 | 101,816,271 |

La dette consolidé de 1910 apparaissait divisée sous les rubriques suivantes :—

| | |
|---|---|
| Obligations | $696,677,305 |
| Obligations diverses | 8,365,077 |
| Obligations de revenu | 5,036,546 |
| Obligations de Cie de trust pour matériaux de ch. de fer | 12,661,372 |
| Total | $722,740,300 |

Les détails relatifs à la distribution des actions et de la dette consolidée plus haut mentionnées, sont indiqués au tableau 4.

Il est d'usage assez naturel que ceux qui tentent de computer le passif des chemins de fer du Canada, soient portés à ajouter au capital-actions et aux émissions d'obligations, le coût des chemins de fer de l'Etat, de même que le montant reçu à titre de sub-

sides en espèces, et de diviser le total global ainsi obtenu par le nombre de milles de la ligne-mère en voie simple. On obtient ainsi la moyenne du coût du parcourt d'un mille en capital. Ce système fut toujours considéré comme le plus commode pour établir la comparaison des passifs des chemins de fer dans différents pays, et chaque fois que la base des calculs était indiquée, l'on était satisfait ; mais lorsqu'on appliquait la méthode au Canada le résultat était complètement décevant.

Si au chiffre de $1,410,297,687 en passif d'actions d'obligations ci-haut mentionné l'on ajoute les $190,753,063 indiqués au tableau 5 comme ayant été accordés aux chemins de fer à titre d'aide en espèces, on obtient un total de $1,601,056,730. Ce montant divisé par les 24,731 milles de lignes-mères en Canada, donne un capital passif de $64,747 par mille. Néanmoins ce résultat serait illusoire, pour la bonne raison que tant les obligations que le nombre de milles ont été exagérés. Que ces deux éléments soient traités séparément.

Premièrement, quant au capital porté au passif: On a fait remarquer dans les rapports de 1908 et 1909 qu'une quantité considérable d'actions et de valeurs en obligations virtuellement éteintes apparaissait encore dans les rapports annuels des chemins de fer. Dans plusieurs cas des petites lignes furent absorbées, par de plus grandes compagnies et nonobstant le fait que cette fusion comprît l'achat des actions et obligations de ces lignes dans l'émission de valeurs similaires par les compagnies, le passif du capital des deux corporations est rapporté au ministère. Par exemple la compagnie du chemin fer A B & C, ayant acheté les actions et obligations de la compagnie de chemin de fer D E & F par une nouvelle émission, de sa part, d'actions et d'obligations, et ayant ainsi acquis les biens de l'autre compagnie, elle fait rapport de son passif ainsi augmenté, de même que du passif de l'autre compagnie fusionnée comme s'il existait encore deux compagnies. Le passif de la compagnie fusionnée doit évidemment disparaître et ne doit pas être considéré comme constituant une obligation réelle bien que les certificats soient dans les voûtes de la compagnie qui achète. C'est ce qui arriverait dans la poursuite ordinaire des opérations. Si A devient détenteur d'un billet à ordre fait par B en donnant son propre billet pour un montant similaire, la transaction ne donne nécessairement pas naissance à une obligation de $200.

Il y a un grand nombre de chemins de fer indiqués au tableau 5, qui, tout en ayant des émissions d'actions et d'obligations en cours, ne sont encore qu'à l'état de construction. Le cas du Grand Tronc Pacifique peut être cité comme exemple de cette catégorie. Et, quant à ces chemins de fer, tant qu'il n'a pas été atteint un nombre de milles défini, la seule méthode praticable est d'éliminer des relevés de tout le passif du capital. De plus il existe des lignes de chemins de fer qui ne sont qu'accessoires à de plus grandes corporations, telle la Sydney et Louisburg. Dans ce cas les actions et obligations propres à ce chemin n'apparaissent pas au tableau 4 parce qu'elles sont comprises daus la capitalisation globale de la Dominion Coal Company, et il a été jusqu'ici impossible d'obtenir les comptes séparément. Plusieurs chemins de fer, comme l'Albert Southern n'ont pas été exploités depuis plusieurs années, et les droits de propriété de même que le capital porté au passif peut être tenu comme éteint.

Sans s'étendre plus amplement sur des conditions spéciales, il est entendu qu'un effort sérieux a été tenté pour vérifier qu'elle déduction, pour des raisons indiquées, doit être faite sur le capital total porté au passif des chemins de fer du Canada. Sans donner plus de détails le montant a été porté à $226,298,988. Si l'on déduit cette somme des $1,410,297,687 mentionnée plus haut le capital global porté au passif est réduit à $1,183,998,699.

Deuxièmement, nombre de milles : Il y a au Canada 2,043·84 milles de chemin de fer exploités par l'Etat et lui appartenant, contre lesquels il n'y a aucune action ni obligation en cours. Il y a en outre 75·36 milles de lignes additionnelles au sujet desquelles il n'apparaît aucun passif porté au capital au tableau 4. Ces deux item donnent un total de 2,119·20 milles qui, pour les fins des données actuelles devrait être déduit des 24,731 milles mentionnés à une page précédente comme nombre total des milles de chemin de fer.

En divisant 22,612 milles de chemin de fer en une capitalisation totale de $1,183,-998,699, on obtient un résultat de $52,361. C'est là le passif au compte du capital réellement en cours par mille au débit de chemins de fer en Canada.

Il est à peu près impossible de vérifier quel a été le coût réel des chemins de fer au Canada. Il y a une différence sensible entre le coût tel que représenté en actions et obligations et le coût. Les translations de propriété et la destruction des vieux régistres ont très souvent empêché les compagnies faisant rapport de donner des détails sur les dépenses primitives. Néanmoins au cours de l'année actuelle il sera fait un effort sérieux pour recueillir toutes les données que l'on pourra trouver sur cette question.

Ce serait une tâche énorme que de faire une évaluation de la valeur matérielle des lignes existantes et cela coûterait très cher. Le résultat ne justifierait peut-être pas la dépense encourue. Avec des obligations en cours égales à $52,361 par mille la capitalisation excessive des chemins de fer au Canada en général ne saurait être invoquée.

En prenant les statistiques les plus récentes relatives aux obligations sur le capital qui grèvent les chemins de fer dans d'autres pays, la comparaison suivante est instructive.

| — | Capital du passif. | Par mille. |
|---|---|---|
| | $ | $ |
| Grande-Bretagne | 6,382,296,742 | 275,040 |
| Allemagne | 3,903,848,400 | 109,788 |
| France | 3,447,466,000 | 139,390 |
| Belgique | 430,800,000 | 169,806 |
| Etats-Unis | 13,508,711,173 | 57,976 |
| Victoria | 210,244,578 | 60,225 |
| Nouvelle Galles du sud | 22,721,478 | 136,876 |
| Canada | 1,183,998,699 | 52,361 |

Les chiffres relatifs au coût des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat sont faciles à avoir et donnent le compte rendu suivant :—

| — | Milles de voie. | Coût du capital. | Coût par mille. |
|---|---|---|---|
| | | $ | $ |
| Intercolonial | 1,450 | 92,273,074 | 63,636 |
| Ile-du-Prince-Edouard | 267 | 8,465,365 | 31,705 |
| Témiscamingue et N. Ontario | 266 | 15,315,672 | 57,577 |
| New Brunswick C. and Railway | 58 | 1,964,640 | 33,873 |

## AIDE AUX CHEMINS DE FER.

Nul ne peut dire jusqu'à quel point la construction des chemins de fer au Canada a reçu de l'aide. Ces aides apparaissent sous trois formes—subventions en espèces, concessions de terrains et garanties. Le montant en argent comptant payé par les gouvernements provinciaux et fédéral, de même que par les municipalités a été exactement déterminé ; mais à part cela il n'a pu être fait aucune autre vérification. Le nombre d'acres de terrain cédées ainsi que le nombre de garanties accordées ont été établies, mais on ne connaît pas la valeur pécuniaire de ces concessions.

Durant l'année 1910 des subventions en espèces au montant de $1,789,723 ont été payées comme suit :—

| | |
|---|---|
| Par le Dominion | $1,382,192 |
| Par les provinces | 248,531 |
| Par les municipalités | 159,000 |
| | $1,789,723 |

L'état des subventions en espèces est maintenant comme suit :

| Année. | Gouvernement fédéral. | Provinces. | Municipalités. |
|---|---|---|---|
| | $ cts. | $ cts. | $ cts. |
| 1876 | *18,564,352 37 | 4,203,240 43 | 5,426,505 70 |
| 1877 | 16,235,185,33 | 4,338,498 02 | 5,689,299 31 |
| 1878 | 26,438,914 96 | 14,292,002 29 | 7,224,578 63 |
| 1879 | 26,438,914 96 | 14,593,001 91 | 7,450,978 63 |
| 1880 | 32,761,920 65 | 17,639,206 60 | 8,313,944 63 |
| 1881 | 37,629,207 33 | a16,676,266 29 | 7,494,944 63 |
| 1882 | 37,731,208 33 | 17,044,628 91 | 8,809,944 63 |
| 1883 | 49,548,639 93 | 18,342,102 80 | 9,162,552 94 |
| 1884 | †78,123,918 18 | 19,836,055 93 | 9,934,556 94 |
| 1885 | 92,762,967 17 | 19,137,719 93 | 12,472,450 43 |
| 1886 | 87,426,814 52 | 19,338,679 93 | 12,599,292 43 |
| 1887 | 91,228,674 03 | 21,204,993 01 | 12,812,836 43 |
| 1888 | c90,644,574 40 | 23,342,758 82 | 13,144,224 43 |
| 1889 | 91,888,491 21 | 24,036,306 80 | 13,461,224 43 |
| 1890 | 93,889,277 76 | 25,086,285 41 | 13,709,624 43 |
| 1891 | 96,529,524 07 | 25,731,965 43 | 13,817,509 43 |
| 1892 | 97,601,639 53 | 26,997,435 78 | 13,981,247 99 |
| 1893 | 100,422,165 09 | 28,229,355 49 | 14,017,956 99 |
| 1894 | 102,087,290 06 | 29,368,697 75 | 14,178,610 99 |
| 1895 | ‡103,451,148 93 | 29,727,512 63 | 14,180,686 99 |
| 1896 | 101,961,763 91 | 30,055,946 30 | 14,494,756 99 |
| 1897 | 102,458,434 71 | 31,171,346 65 | 15,520,867 99 |
| 1898 | 103,878,261 66 | 31,495,555 48 | 15,660,667 99 |
| 1899 | 107,030,639 24 | 31,656,725 57 | 17,740,668 59 |
| 1900 | 107,760,795 70 | 31,310,170 06 | 15,884,542 16 |
| 1901 | 110,225,503 43 | 32,395,522 67 | 16,310,253 16 |
| 1902 | 112,324,091 13 | 33,145,320 84 | 16,465,604 03 |
| 1903 | 113,791,113 47 | 32,809,728 41 | 16,551,044 06 |
| 1904 | 115,875,668 31 | 34,496,917 84 | 17,157,810 19 |
| 1905 | 117,145,511 67 | 40,415,630 27 | 17,198,211 48 |
| 1906 | 118,474,316 04 | 43,278,022 12 | 17,125,163 98 |
| 1907 | 128,827,648 77 | b35,123,130 80 | 17,346,633 34 |
| 1908 | 133,049,376 07 | 35,191,414 80 | 17,430,945 04 |
| 1909 | 135,549,987 71 | 35,588,526 15 | 17,824,823 60 |
| 1910 | d146,932,179 71 | 35,837,060 16 | 17,983,823 60 |

* Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord ; n'a pas été rapporté dans la suite.

† Y compris le prêt de $29,880,912 au chemin de fer Pacifique Canadien ; n'a pas été rapporté dans la suite.

*c* Prolongement de l'Est, $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

‡ Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Sud.

*a* Diminution de $1,044,000 accordée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au chemin de fer Saint-Jean et Maine.

*b* Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiscaming and Northern Ontario," ($10,570,549) comme précédemment.

*d* Ce montant comprend les $10,000,000, prêté à la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces :

| Année. | Ontario. | Québec. | Nouvelle-Ecosse. | Nouv.-Brunswick. | Colombie-Britannique. | Manitoba. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1875 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1876 | 1,884,719 43 | 228,521 00 | ..... | 2,000,900 00 | ..... | ..... | 4,203,240 43 |
| 1877 | 1,838,677 02 | 336,821 00 | ..... | 2,163,000 00 | ..... | ..... | 4,338,498 02 |
| 1878 | 2,229,639 02 | 1,192,013 27 | 818,750 00 | 2,730,000 00 | ..... | ..... | 6,970,402 29 |
| 1879 | 2,549,639 02 | 1,192,013 27 | 818,750 00 | 2,730,000 00 | ..... | ..... | 7,290,402 29 |
| 1880 | 2,982,037 02 | 1,415,493 27 | 818,750 00 | 2,754,000 00 | ..... | ..... | 7,970,280 29 |
| 1881 | 3,183,037 02 | 1,578,443 27 | 823,330 00 | 2,754,000 00 | ..... | ..... | 8,338,810 29 |
| 1882 | 3,702,537 02 | 1,600,992 27 | 823,330 00 | 2,763,665 00 | ..... | ..... | 8,890,524 29 |
| 1883 | 3,792,611 69 | 2,116,540 11 | 823,330 00 | 2,763,665 00 | ..... | ..... | 9,496,146 80 |
| 1884 | 4,012,908 02 | 2,186,125 91 | 1,578,601 00 | 3,180,465 00 | ..... | ..... | 10,958,099 93 |
| 1885 | 4,504,984 52 | 2,428,239 41 | 1,628,601 00 | 3,466,165 00 | ..... | ..... | 12,027,989 93 |
| 1886 | 5,983,985 52 | 2,705,714 41 | 1,628,601 00 | 3,475,165 00 | ..... | 386,250 00 | 14,179,715 93 |
| 1887 | 5,984,007 52 | 3,276,071 81 | 1,653,902 68 | 3,865,165 00 | ..... | 1,895,000 00 | 16,674,147 01 |
| 1888 | 5,984,007 52 | 4,708,319 41 | 1,654,776 13 | 4,243,098 89 | 37,500 00 | 1,945,000 00 | 18,572,701 95 |
| 1889 | 5,984,007 52 | 4,784,105 41 | 1,913,495 09 | 4,261,245 10 | 37,500 00 | 1,981,000 00 | 18,961,353 12 |
| 1890 | 6,014,015 52 | 5,166,365 33 | 1,952,195 87 | 4,280,965 84 | 37,500 00 | 2,380,690 00 | 19,831,732 56 |
| 1891 | 6,069,565 12 | 6,237,866 03 | 2,005,865 87 | 4,311,385 18 | 37,500 00 | 2,390,690 00 | 21,052,872 20 |
| 1892 | 6,171,181 44 | 7,583,060 76 | 2,099,404 77 | 4,365,355 71 | 37,500 00 | 2,390,690 00 | 22,647,192 68 |
| 1893 | 6,391,932 74 | 7,864,561 83 | 2,121,944 55 | 4,425,281 81 | 37 500 00 | 2,623,286 77 | 23,464,507 70 |
| 1894 | 6,402,738 24 | 9,345,115 38 | 2,125,344 55 | 4,432,481 81 | 37,500 00 | 2,625,561 77 | 24,968,741 75 |
| 1895 | 6,747,685 24 | 9,984,348 09 | 2,158,847 10 | 4,453,800 00 | 37,500 00 | 2,625,561 77 | 26,007,742 20 |
| 1896 | 6,932,388 24 | 10,072,942 06 | 2,208,847 10 | 4,455,780 00 | 37,500 00 | 2,625,561 77 | 26,333,019 17 |
| 1897 | 7,119,065 63 | 10,859,484 01 | 2,258,847 10 | 4,462,670 71 | 37,500 00 | 2,625,561 77 | 27,363,129 22 |
| 1898 | 7,200,003 59 | 11,100,334 88 | 2,304,847 10 | 4,499,010 71 | 37,500 00 | 2,625,561 77 | 27,767,258 05 |
| 1899 | 7,281,129 63 | 11,206,833 10 | 2,304,847 10 | 4,506,040 71 | 37,500 00 | 2,703,061 77 | 28,039,412 31 |
| 1900 | 7,406,992 59 | 11,217,864 63 | 2,304,847 10 | 4,529,040 71 | 37,500 00 | 2,789,061 77 | 28,285,306 80 |
| 1901 | 7,819,928 65 | 11,590,489 84 | 2,522,847 10 | 4,529,040 71 | 37,500 00 | 2,796,837 02 | 29,296,643 32 |
| 1902 | 8,392,817 69 | 11,995,282 16 | 2,582,847 10 | 4,542,939 71 | 37,500 00 | 2,796,888 02 | 30,348,274 68 |
| 1903 | 8,418,577 69 | 11,995,285 66 | 2,811,829 92 | 4,542,939 71 | 37,500 00 | 2,864,061 77 | 30,670,194 75 |
| 1904 | 8,512,578 04 | 12,163,285 66 | 3,568,445 35 | 4,569,937 71 | 37,500 00 | 2,872,887 02 | 31,724,633 78 |
| 1905 | 8,562,504 47 | 12,259,285 66 | 3,991,192 75 | 4,580,934 71 | 37,500 00 | 2,872,887 02 | 32,304,304 61 |
| 1906 | 8,737,722 41 | 12,304,470 16 | 4,425,267 20 | 4,585,537 71 | 121,135 00 | 2,872,887 02 | 33,047,019 50 |
| 1907 | 8,739,796 04 | 12,304,470 16 | 6,274,498 20 | 4,616,237 71 | 127,135 00 | 2,872,887 02 | 34,935,024 13 |
| 1908 | 8,783,296 04 | 12,304,470 16 | 6,324,400 75 | 4,707,486 71 | 780,209 00 | 2,872,887 02 | 35,772,749 68 |
| 1909 | 9,038,296 03 | 12,328,196 52 | 6,336,788 75 | 4,807,486 71 | 786,209 00 | 2,878,887 02 | 36,169,864 03 |
| 1910 | 9,189,616 04 | 12,328,196 52 | 6,384,299 75 | 4,851,486 71 | 792,209 00 | 2,878,887 02 | 36,424,395 04 |

Les contributions des municipalités, établies par provinces, ont été comme suit :—

| Année. | Ontario. | Québec. | Nouvelle-Ecosse. | Nouveau-Brunswick. | Colombie-Britannique. | Manitoba. | Territoires du Nord-Outst. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1875 | 3,774,620 13 | 513,000 00 | ..... | 127,500 00 | ..... | ..... | ..... | 4,415,120 13 |
| 1876 | 4,660,505 70 | 513,000 00 | ..... | 210,500 00 | ..... | ..... | ..... | 5,384,005 70 |
| 1877 | 4,748,299 31 | 635,000 00 | ..... | 223,500 00 | ..... | ..... | ..... | 5,606,799 31 |
| 1878 | 5,085,434 01 | 1,323,144 62 | 175,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 6,877,078 63 |
| 1879 | 5,407,934 01 | 1,532,044 62 | 175,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 7,408,478 63 |
| 1880 | 5,988,300 01 | 1,854,144 62 | 175,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 8,310,944 63 |
| 1881 | 5,988,300 01 | 1,864,144 62 | 250,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 8,395,944 63 |
| 1882 | 6,673,300 01 | 1,864,144 62 | 250,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 9,080,944 63 |
| 1883 | 6,948,411 32 | 2,125,144 62 | 250,000 00 | 293,500 00 | ..... | ..... | ..... | 9,617,055 94 |
| 1884 | 7,178,411 32 | 2,150,144 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | ..... | ..... | ..... | 9,875,055 94 |
| 1885 | 8,027,805 81 | 2,195,144 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | ..... | 265,000 00 | ..... | 11,034,450 43 |
| 1886 | 8,027,805 81 | 2,255,986 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | ..... | 480,600 00 | ..... | 11,310,892 43 |
| 1887 | 8,055,305 81 | 2,380,986 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | 37,500 00 | 480,600 00 | ..... | 11,500,892 43 |
| 1888 | 8,055,305 81 | 2,495,144 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 11,625,050 43 |
| 1889 | 8,055,305 81 | 2,569,818 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 11,699,724 43 |
| 1890 | 8,085,305 81 | 2,626,318 62 | 250,000 00 | 296,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 11,786,224 43 |
| 1891 | 8,120,305 81 | 2,644,418 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 11,907,009 43 |
| 1892 | 10,261,244 37 | 2,735,714 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 14,139,243 99 |
| 1893 | 10,289,453 37 | 2,840,718 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 14,272,456 99 |
| 1894 | 10,391,607 37 | 2,840,718 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 14,374,610 99 |
| 1895 | 10,393,683 37 | 2,840,718 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 14,376,686 99 |
| 1896 | 10,480,753 37 | 2,840,718 62 | 277,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 14,463,756 99 |
| 1897 | 11,890,364 37 | 2,865,718 62 | 281,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 15,902,367 99 |
| 1898 | 11,916,164 37 | 2,865,718 62 | 281,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | ..... | 15,928,167 99 |
| 1899 | 11,971,164 37 | 2,865,718 62 | 281,685 00 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 16,005,429 28 |
| 1900 | 12,050,164 37 | 2,865,718 62 | 370,559 17 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 16,173,303 45 |
| 1901 | 12,102,164 37 | 2,942,929 62 | 370,559 17 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 16,302,514 45 |
| 1902 | 12,163,164 37 | 3,118,519 20 | 370,559 17 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 16,539,104 03 |
| 1903 | 12,189,104 80 | 3,118,519 20 | 456,559 17 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 16,651,044 46 |
| 1904 | 12,862,147 80 | 3,125,727 17 | 471,898 10 | 336,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,346,634 36 |
| 1905 | 12,930,290 18 | 3,126,036 08 | 471,898 10 | 341,500 00 | 37,500 00 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,420,085 65 |
| 1906 | 12,961,290 18 | 3,126,036 08 | 471,898 10 | 341,500 00 | 162,952,50 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,576,538 15 |
| 1907 | 12,966,197 80 | 3,127,536 08 | 481,898 10 | 341,500 00 | 171,952 50 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,601,945 77 |
| 1908 | 12,983,079 24 | 3,137,536 08 | 481,898 10 | 341,500 00 | 180,952 50 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,637,827 21 |
| 1909 | 13,161,075 63 | 3,137,536 08 | 481,898 10 | 341,500 00 | 189,952 50 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,824,823 60 |
| 1910 | 13,311,075 63 | 3,137,536 08 | 481,898 10 | 341,500 00 | 198,952 50 | 490,600 00 | 22,261 29 | 17,983,823 60 |

Afin de faire mieux comprendre les relevés ci-dessus relatifs aux subventions en a gent, l'on soumet les divisions suivantes :—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

| | |
|---|---|
| Subventions en argent | $78,410,272 58 |
| Prêts | 25,576,533 33 |
| Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique Canadien | 37,785,319 97 |
| Subvention versée au gouvernement de Québec | 5,160,053 83 |
| Total | $146,932,179 71 |

PROVINCES.

| | |
|---|---|
| Subventions en argent | $32,787,030 16 |
| Prêts | 2,750,030 00 |
| Souscriptions d'actions | 300,000 00 |
| Total | $35,837,060 16 |

MUNICIPALITÉS.

| | |
|---|---|
| Subventions en argent | $12,739,824 98 |
| Prêts | 2,404,498 62 |
| Souscriptions d'actions | 2,839,500 00 |
| Total | $17,983,823 60 |

SUBVENTIONS EN TERRES.

L'état relatif aux subventions en terres au 30 juin dernier était comme suit:—

| — | Acres. |
|---|---|
| Gouvernement fédéral | 32,040,378 |
| Province de Québec | 13,324,950 |
| Province de la Colombie-Britannique | 8,119,221 |
| Province du Nouveau-Brunswick | 1,647,772 |
| Province de la Nouvel'e-Ecosse | 160,000 |
| Total | 55,292,321 |

Une analyse des subventions en terres du gouvernement fédéral donne le résultat suivant:—

| — | Acres. |
|---|---|
| Alberta Railway and Irrigation Co. (autrefois Northwest Coal and Navigation Co.) | 1,114,368 |
| Calgary and Edmonton Railway Co | 1,895,445 |
| Canadian Northern Railway Co. (à partir d'un point sur le Pacifique-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson), Canadian Northern Railway Co. autrefois Lake Manitoba and Canal Co.) | 3,458,675 |
| Canadian Pacific Railway Co. (ligne-mère | 18,237,701 |
| Prolongement Pipestone sur le Pacifique-Canadien, embranchement de Souris | 278,818 |
| Embranchement Souris du Pacifique-Canadien | 1,422,966 |
| Great Northwest Central Railway Co. (autrefois Northwest Central Railway Co.) | 320,000 |
| Manitoba and Northwestern Railway Co | 1,501,376 |
| Manitoba Southeastern Colonization Railway | 1,399,640 |
| Manitoba and Southeastern Railway Co | 682,412 |
| Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co | 1,630,097 |
| Saskatchewan and Western Railway Co | 98,880 |
| Total | 32,040,378 |

Ainsi que dit plus haut il est à peu près impraticable de déterminer par une valeur ou espèces les subventions en terres ci-dessus. Dans la province de Québec c'est la politique du gouvernement de donner au cessionnaire le choix entre la prise de possession du terrain ou le versement par la province d'une somme équivalant à 52 cents par acre au lieu du terrain. Dans presque chaque cas c'est l'argent que l'on choisit ; aussi, des

13,324,950 acres primitivement cédées par cette province, il n'y en eut qu'un petit nombre d'aliénés, si toutefois il y en eut. D'un autre coté l'on peut établir la valeur des subventions en terres du gouvernement fédéral, par le fait que la compagnie du Pacifique-Canadien a vendu, l'an dernier, 975,030 acres de terres au prix moyen de 14.84 l'acre.

GARANTIES.

Il appert qu'au cours des dernières années l'aide au chemin de fer fût plutôt sous forme de garanties, qu'en argent comptant ou en subventions en terres. A tout événement, le nombre de ces obligations a augmenté rapidement depuis 1903, et le 30 juin dernier, les données indiquaient le résultat suivant :—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le principal, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. c. par année durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 2, 7 et 8 Ed. VII ((1908.) La garantie est pour le principal, débenture stock de £1,622,586 19s. 9d. sterling et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p. c. par année durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable tous les six mois ; date de la garantie, 21 octobre 1908.

3. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap 24, 4 Ed. VII (1904.) La garantie est pour une somme équivalente à 75 p. c. du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en septembre 1905, £2,000,000, en 1909, £2,000,000 en 1910.

Le montant représenté par les garanties ci-dessus est de £10,745,874, ou $52,439,865.

MANITOBA.

Au chemin de fer Canadian-Northern :—

| | |
|---|---|
| Lignes-mères et embranchements dans le Manitoba | $12,154,073 33 |
| Têtes de lignes à Winnipeg | 3,000,000 00 |
| Division d'Ontario | 5,745,586 67 |
| Total | $20,899,660 00 |

ALBERTA.

Les garanties de cette province en cours au 31 juin 1910, se montaient à $25,743,000, divisées comme suit:—

| | |
|---|---|
| Chemin de fer Canadian-Northern | $11,960,000 |
| Embranchement du Grand-Tronc-Pacifique | 6,383,000 |
| Alberta and Great Waterways Co | 7,400,000 |
| Total | $25,743,000 |

SASKATCHEWAN.

Au chemin de fer Canadian-Northern—au taux de $13,000 par mille sur 730 milles d'embranchements—$9,490,000.

Aux embranchements de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—au taux de $13,000 par mille sur 193 milles—$2,509,000.

Total des garanties—$11,999,000.

ONTARIO.

A la compagnie Canadian Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligation représentant $7,860,000.

### Nouvelle-Écosse

Halifax & South Western.—Prêt de $13,500 par mille, ce qui, sur un total de 372 milles, représenterait $5,022,000, garantis par hypothèque, avec droits de prendre possession, de vendre ou d'exploiter le chemin de fer advenant que les conditions du contrat ne soit pas observées.

### Colombie-Britannique.

Shuswap et Okanagan.—Garantie de l'intérêt sur $1,249,760 durant 25 ans, à 4 p. c.

Victoria et Sydney.—Garantie de l'intérêt sur $300,000, durant 25 ans, à 2 p. c.

Nakusp et Slocan.—Garantie du principal et de l'intérêt, sur obligations représentant $647,072, durant 25 ans, à 4 p. c.

### Nouveau-Brunswick.

Garantie de l'intérêt sur les obligations du New Brunswick Coal and Railway, s'élevant à $700,000.

### Québec.

Obligations de la compagnie de chemin de fer Montréal et Western.—476,000.

Sommaire des états ci-dessus relatifs aux garanties :—

| | |
|---|---|
| Gouvernement fédéral | $52,439,865 |
| Manitoba | 20,899,660 |
| Alberta | 25,743,000 |
| Saskatchewan | 11,999,000 |
| Ontario | 7,860,000 |
| Nouvelle-Ecosse | 5,022,000 |
| Colombie-britannique | 2,196,832 |
| Nouveau-Brunswick | 700,000 |
| Québec | 476,000 |
| Total des garanties | $127,336,357 |

## SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer du Canada ont transporté, en 1910, 35,894,575 voyageurs, et 74,482,866 tonnes de marchandises, soit comparativement à 1909, une augmentation de 3,211,267 voyageurs et 7,640,608 tonnes de marchandises.

Voici quel a été le mouvement des voyageurs et des marchandises depuis 36 ans :—

| Année. | Voyageurs. | Tonnes de marchandises. | Année | Voyageurs. | Tonnes de marchandises. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1875 | 5,190,416 | 5,670,837 | 1893 | 13,618,027 | 22,003,599 |
| 1876 | 5,544,814 | 6,331,757 | 1894 | 14,462,498 | 20,721,116 |
| 1877 | 6,073,233 | 6,859,796 | 1895 | 13,987,580 | 21,524,421 |
| 1878 | 6,443,924 | 7,883,472 | 1896 | 14,810,407 | 24,266,825 |
| 1879 | 6,523,816 | 8,348,810 | 1897 | 16,171,338 | 25,300,331 |
| 1880 | 6,462,948 | 9,938,858 | 1898 | 18,444,049 | 28,785,903 |
| 1881 | 6,943,671 | 12,065,323 | 1899 | 19,133,365 | 31,211,753 |
| 1882 | 9,352,335 | 13,575,787 | 1900 | 21,500,175 | 35,946,183 |
| 1883 | 9,579,984 | 13,266,255 | 1901 | 18,385,722 | 36,999,371 |
| 1884 | 9,982,358 | 13,712,269 | 1902 | 20,679,974 | 42,376,527 |
| 1885 | 9,672,599 | 14,659,271 | 1903 | 22,148,742 | 47,373,417 |
| 1886 | 9,861,024 | 15,670,460 | 1904 | 23,640,765 | 48,097,519 |
| 1887 | 10,698,638 | 16,356,335 | 1905 | 25,288,723 | 50,893,957 |
| 1888 | 11,416,791 | 17,172,759 | 1906 | 27,989,782 | 57,966,713 |
| 1889 | 12,151,105 | 17,928,626 | 1907 | 32,137,319 | 63,866,135 |
| 1890 | 12,821,262 | 20,787,469 | 1908 | 34,044,992 | 63,071,167 |
| 1891 | 13,222,568 | 21,753,021 | 1909 | 32,683,309 | 66,842,258 |
| 1892 | 13,533,414 | 22,189,923 | 1910 | 35,894,575 | 74,482,866 |

VOYAGEURS.

Tel que dit plus haut, le nombre de voyageurs, transportés durant l'année 1910 a été de 35,894,575.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille, a été de 2,466,729,664, soit une augmentation de 433,728,439 comparativement à l'année précédente.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille par mille de chemin de fer a été de 99,742 soit une augmentation de 15,400 dans la densité du mouvement des voyageurs pour 1910

Le nombre de voyageurs transportés par mille de ligne a été de 1,451, soit une augmentation de 96 comparativement avec 1909. Depuis 1907 il y a eu une augmentation de 2,279 milles dans le nombre déjà établi et le nombre des voyageurs transportés par mille de ligne n'a augmenté que de 20—ce qui démontre clairement que la construction dans les chemins de fer a progressé plus rapidement que ne s'est développé le mouvement des voyageurs.

La moyenne des recettes par voyageur par mille a été de 1·866 cent; soit une diminution de ·055 comparativement à 1909.

Le revenu total du mouvement des voyageurs a été de $46,018,879.56. Ce montant est exclusivement celui provenant de la vente des billets, et ne comprend pas les recettes provenant des trains de voyageurs y compris les postes, messageries et bagages. Les recettes totales du mouvement des voyageurs provenant de toutes sources, a été de $52,956,218.51. On trouvera une analyse de cela au tableau 7.

La moyenne du nombre des voyageurs dans chaque train a été de 59 milles, soit une augmentation de 8 comparativement à 1909.

La moyenne des trajets effectués par les voyageurs a été de 69 milles comparativement à 62 l'année précédente.

La moyenne des recettes par voyageur—c'est-à-dire de par la vente des billets—a été de $1·282. Ceci est une augmentation de .087 sur 1909, ce qui n'est pas étonnant à raison du prolongement du trajet de la moyenne des voyageurs.

Les convois de voyageurs ont parcouru une distance totale de 35,022,541 milles, ou 2,726,811 de plus qu'en 1909. Les trains mixtes ont couvert 6,441,440 auprès de 7,061,580 l'année précédente.

Les recettes par mille de trains de voyageurs—y compris les recettes totales provenant de la vente des billets, des postes, des messageries, bagages, etc., ont été de $1,277 ou ·127 de plus qu'en 1909.

Les chiffres ci-dessus mentionnés démontrent une amélioration sensible dans le mouvement des voyageurs en 1910.

Récapitulation des faits relatifs au mouvement des voyageurs.

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910 |
|---|---|---|---|---|
| Milles de chemin de fer | 22,452 | 22,966 | 24,104 | 24,731 |
| Nombre de voyageurs | 32,137,319 | 34,044,992 | 32,683,309 | 35,894,575 |
| Voyageurs transportés un mille | 2,049,549,813 | 2,081,960,864 | 2,033,001,225 | 2,466,729,664 |
| Voy. transportés un mille par mille de c. de f. | 90,921 | 90,654 | 84,342 | 99,742 |
| Voyageurs transportés par mille de ch. de fer. | 1,431 | 1,482 | 1,355 | 1,451 |
| Moyenne de milles effectués par voyageur | 64 | 61 | 62 | 69 |
| Moyenne des voyageurs, par train | 56 | 54 | 51 | 59 |
| Nombre de milles parcourus par les trains de v. | 30,220,461 | 31,950,349 | 32,295,730 | 35,022,541 |
| " " " mixtes. | 5,971,414 | 6,210,807 | 7,061,580 | 6,441,440 |
| Recettes provenant de la vente des billets | $39,184,437 | $39,992,503 | $39,073,488 | $46,018,880 |
| " " " du service des voyageurs | $45,730,652 | $46,854,158 | $45,282,326 | $52,956,219 |
| Moyenne de recettes par voyageur | $1·219 | $1·174 | $1·195 | $1·282 |
| " " " par mille (cts). | 1·911 | 1·920 | 1·921 | 1·866 |

MARCHANDISES.

Le transport des marchandises a atteint en 1910, 74,482,866 tonnes—une augmentation de 7,640,608 sur 1909 ou 11.4 pour cent.

Le nombre de tonnes transportées un mille a été de 15,712,127,701 comparativement à 13,160,567,550 l'année précédente.

Le nombre de tonnes transportées un mille, par mille de chemin de fer a été de 635,321, ce qui représente relativement au trafic des marchandises une augmentation de 89,330 sur l'année 1909.

La moyenne des recettes par tonne par mille qui est reçue comme base par tous les chemins de fer combinés a été de .739 cent. C'est .012 de plus que le taux de 1909.

Le revenu provenant des marchandises a été de $116,229,894.06—une augmentation de $20,515,110.65 sur 1909. Ceci équivaut à 21.4 pour cent. Les recettes brutes provenant des marchandises, ce qui comprend les bénéfices provenant d'autres sources que du transport a été de $117,497,604.03.

Le revenu provenant des marchandises équivalait à $4,699.76 par mille de chemin de fer. Ceci représentait une augmentation réelle de $728.85 par mille sur le résultat de 1909.

La moyenne du chiffre de tonnes, par train de marchandises a été 311—soit une augmentation de 33 tonnes sur l'année précédente.

La moyenne des wagons chargés par train de marchandises a augmenté de 16.37 qu'elle était en 1909 à 18.15 en 1910.

La moyenne du chiffre de tonnes par wagon a été de 17.13 contre 16.98 en 1909.

La moyenne du chiffre du transport de marchandises en 1910 a été de 211 milles une augmentation en longueur de 14 milles sur 1909.

Il est évident qu'il s'est produit un progrès sensible en 1910 d'après les chiffres indiqués aux cinq paragraphes qui précèdent, savoir (1) recettes de transport par mille de chemin de fer, (2) trains chargés, (3) wagons chargés par train, (4) wagons chargés et (5) la longueur de la traction moyenne.

Le nombre de milles des convois de marchandises ont augmenté de 40,304,900 qu'il était en 1909, à 50,184,108 en 1910. Dans ce dernier, est compris le chiffre de 6,441,440 de milles de convois de marchandises.

D'accord avec l'expansion du trafic de marchandises en 1910 le nombre de milles de wagons chargés a augmenté de 775,543,414 à 910,858,711.

En récapitulant les données ci-haut en forme de tableau, et en établissant la comparaison depuis 1907, on obtient le résultat suivant :—

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Tonnes transportées | 63,866,135 | 63,071,167 | 66,842,258 | 74,482,866 |
| " " 1 mille | 11,687,711,830 | 12,961,512,519 | 13,160,567,550 | 15,712,127,701 |
| " " 1 mille par m. de ch. de fer | 518,486 | 564,378 | 545,991 | 635,321 |
| Traction moyenne | 183 | 206 | 197 | 211 |
| Milles parcourus p. les trains de marchandises | 38,923,890 | 40,476,370 | 40,304,906 | 50,184,108 |
| " " " mixtes | 5,971,414 | 6,210,807 | 7,061,580 | 6,441,440 |
| Recettes provenant des marchandises | $94,995,087 | $93,746,655 | $95,714,783 | $116,229,894 |
| Moyenne de tonnes par train | 260 | 278 | 278 | 311 |
| " wagons par train | 16·92 | 16·04 | 16·37 | 18·15 |
| " tonnes par wagon | 15·37 | 17·33 | 16·98 | 17·13 |
| " recettes par tonne et par mille | ·815 | ·723 | ·727 | ·739 |

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1910 et pendant les trois années précédentes :—

| ——— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Produits agricoles— | | | | |
| Grain | 5,776,731 | 5,270,935 | 6,837,506 | 7,435,573 |
| Farine | 1,402,386 | 1,565,008 | 1,758,894 | 1,916,934 |
| Autres produits de la minoterie | 654,179 | 836,877 | 1,156,071 | 1,037,282 |
| Foin | 803,918 | 643,695 | 861,265 | 1,084,966 |
| Tabac | 10,042 | 23,235 | 26,462 | 40,880 |
| Coton | 22,164 | 70,203 | 122,300 | 84,928 |
| Fruits et légumes | 562,716 | 803,777 | 845,930 | 969,122 |
| Autres produits de l'agriculture | 289,525 | 183,237 | 354,835 | 321,666 |
| Produits de provenance animale— | | | | |
| Bétail sur pied | 1,118,141 | 1,156,772 | 1,206,221 | 1,314,781 |
| Viande préparée | 400,900 | 455,580 | 554,984 | 546,791 |
| Autres produits | 463,647 | 444,841 | 436,529 | 277,739 |
| Volaille, gibier et poisson | 128,432 | 151,100 | 175,081 | 154,820 |
| Laine | 23,472 | 33,318 | 37,236 | 28,814 |
| Peaux et cuir | 154,157 | 141,341 | 202,968 | 199,853 |
| Autres produits de provenance animale | 180,517 | 89,407 | 194,468 | 242,208 |
| Produits de mines— | | | | |
| Houille anthracite | 1,635,628 | 3,735,141 | 4,600,514 | 7,498,509 |
| Houille bitumineuse | 11,805,060 | 12,320,584 | 11,647,728 | 9,166,572 |
| Coke | 547,303 | 845,702 | 1,061,829 | 1,384,254 |
| Minerai | 2,209,860 | 2,953,353 | 3,147,487 | 3,636,607 |
| Pierre, sable, etc | 2,083,336 | 2,538,333 | 3,096,416 | 4,084,968 |
| Autres produits de mines | 178,985 | 243,054 | 377,087 | 381,112 |
| Produits de forêt | | | | |
| Bois de charpente | 7,542,475 | 10,317,541 | 7,759,393 | 7,302,037 |
| Autres produits des forêts | 2,687,160 | 2,594,685 | 3,835,614 | 5,766,903 |
| Articles de manufactures— | | | | |
| Huile de pétrole et autres | 270,810 | 390,331 | 464,953 | 500,167 |
| Sucre | 232,620 | 451,641 | 701,319 | 617,231 |
| Munitions navales | 1,674 | 3,742 | 22,509 | 37,007 |
| Fer en gueuse et fer à loupe | 304,136 | 583,948 | 593,950 | 889,881 |
| Rails en fer et en acier | 190,380 | 628,988 | 446,678 | 717,081 |
| Objets en fonte et machinerie | 231,159 | 858,914 | 897,849 | 1,189,214 |
| Métal en barres ou en feuilles | 87,958 | 353,802 | 337,866 | 568,901 |
| Ciment, briques et chaux | 1,393,792 | 1,421,678 | 1,789,994 | 2,254,934 |
| Instruments aratoires | 223,664 | 281,834 | 306,724 | 434,928 |
| Wagons, voitures, outils, etc | 42,129 | 96,197 | 119,463 | 173,137 |
| Vins, liqueurs et bières | 191,576 | 209,912 | 238,808 | 245,626 |
| Effets mobiliers et meubles | 256,208 | 269,299 | 301,401 | 388,631 |
| Autres articles | 4,448,535 | 1,105,433 | 1,681,078 | 1,997,541 |
| Marchandises | 2,309,084 | 2,008,267 | 2,393,285 | 2,518,190 |
| Divers | 5,533,426 | 6,935,135 | 6,234,372 | 7,073,078 |

En compilant par classe les articles ci-dessus et en comparant les chiffres avec les années précédentes le résultat est comme suit :—

| ——— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Produits agricoles | 9,521,661 | 9,396,967 | 11,963,263 | 12,891,351 |
| Produits de provenance animale | 2,469,266 | 2,472,359 | 2,807,487 | 2,765,006 |
| Produits des mines | 18,460,172 | 22,636,227 | 23,931,061 | 26,152,022 |
| Produits des forêts | 10,229,635 | 12,912,226 | 11,595,007 | 13,068,940 |
| Articles de manufactures | 7,974,641 | 6,655,719 | 7,902,592 | 10,014,279 |
| Marchandises | 2,309,084 | 2,008,067 | 2,393,285 | 2,518,190 |
| Divers | 5,533,426 | 6,938,135 | 6,234,372 | 7,073,078 |
| Totaux | 56,497,885 | 63,019,900 | 66,827,067 | 74,482,866 |

Afin que le rapport de chacune de ces classes à l'égard du volume total du mouvement des marchandises soit compris d'un trait, on établit le tableau des moyennes qui suit :—

| ——— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Produits agricoles | 16·85 | 14·91 | 17·91 | 17·31 |
| Produits de provenance animale | 4·37 | 3·92 | 4·21 | 3·71 |
| Produits des mines | 32·68 | 35·92 | 35·81 | 35·11 |
| Produits des forêts | 18·11 | 20·49 | 17·35 | 17·54 |
| Articles de manufactures | 14·11 | 10·56 | 11·82 | 13·44 |
| Marchandises | 4·08 | 3·18 | 3·58 | 3·39 |
| Divers | 9·79 | 11·02 | 9·32 | 9·50 |

Il est à remarquer que les quatre première classes, se composent des marchandises pour la plupart transportées en vrac, comprenant 73.67 pour cent du total. Les 26.33 pour cent qui restent indiquent une augmentation de 1.61 pour cent sur l'an dernier. Le gain principal est dans les articles de manufactures.

Des 74,482,866 tonnes de marchandises transportées 42,279,812 ont été inscrites comme "chargées primitivement sur ce chemin," et 32,203,054 comme provenant de chemins de correspondance.

## RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes des chemins de fer en 1910 ont été de $173,956,217.13, soit une augmentation de $28,899,880.94 sur 1909.

Les frais d'exploitation ont été de $120,405,440,42, soit $15,805,355.99 de plus que l'an dernier.

La proportion des frais d'exploitation à l'égard des recettes brutes a été de 69.2 : C'est 2.9 de mieux qu'en 1909 qui fut l'année la plus basse depuis 1902.

Le tableau suivant indique les recettes et les frais d'exploitation pour chaque année depuis 1875 :—

| Année. | Recettes. | Frais d'exploitation. | Pour centage des frais d'exploitation à l'égard des recettes. |
|---|---|---|---|
| | $ | $ | |
| 1875 | 19,470,539 | 15,775,532 | 81·1 |
| 1876 | 19,358,084 | 15,802,721 | 81·8 |
| 1877 | 18,742,053 | 15,290,091 | 81·1 |
| 1878 | 20,520,078 | 16,100,102 | 78·4 |
| 1879 | 19,925,066 | 16,188,282 | 81·2 |
| 1880 | 23,561,447 | 16,840,705 | 71·0 |
| 1881 | 27,987,508 | 20,121,418 | 71·9 |
| 1882 | 29,027,789 | 22,390,708 | 77·1 |
| 1883 | 33,244,586 | 24,691,667 | 74·3 |
| 1884 | 33,421,705 | 25,595,341 | 76·5 |
| 1885 | 32,227,460 | 24,015,351 | 74·5 |
| 1886 | 33,389,381 | 24,117,582 | 72·4 |
| 1887 | 38,841,609 | 27,624,683 | 71·1 |
| 1888 | 42,159,152 | 30,652,046 | 72·7 |
| 1889 | 42,149,615 | 31,038,045 | 73·6 |
| 1890 | 46,843,826 | 32,913,350 | 70·2 |
| 1891 | 48,192,099 | 34,960,449 | 72·5 |
| 1892 | 51,685,768 | 36,488,228 | 70·5 |
| 1893 | 52,042,396 | 36,616,033 | 70·3 |
| 1894 | 49,552,528 | 35,218,432 | 71·7 |
| 1895 | 46,785,486 | 32,749,668 | 69·9 |
| 1896 | 50,545,569 | 35,042,654 | 69·3 |
| 1897 | 52,353,276 | 35,168,665 | 67·1 |
| 1898 | 59,715,105 | 39,137,549 | 65·5 |
| 1899 | 62,243,784 | 40,706,217 | 65·3 |
| 1900 | 70,740,270 | 47,699,798 | 67·4 |
| 1901 | 72,898,749 | 50,368,726 | 69·0 |
| 1902 | 83,666,503 | 57,343,592 | 68·3 |
| 1903 | 96,064,526 | 67,481,523 | 70·2 |
| 1904 | 100,219,436 | 74,563,161 | 74·4 |
| 1905 | 106,467,198 | 79,977,573 | 75·2 |
| 1906 | 125,322,865 | 87,129,434 | 69·5 |
| 1907 | 146,738,214 | 103,748,672 | 70·7 |
| 1908 | 146,918,314 | 107,304,143 | 73·0 |
| 1909 | 145,056,336 | 104,600,084 | 72·1 |
| 1910 | 173,956,217 | 120,405,440 | 69·2 |

RECETTES.

Les recettes nettes pour 1910 ont été de $53,550,776·71, comparativement avec $40,456,251.76 pour 1909. Ce qui équivaut à une agmentation de 32.3 pour cent.

Ces recettes nettes ont été équivalentes à $2,165.83 par mille de chemin de fer, ou $486.93 de plus qu'en 1909. Considérant que le nombre de milles qui a été ajouté durant l'année, ne pouvait être tenu de rapporter un bénéfice égal au parcours en exploitation depuis plusieurs années, ce résultat est excessivement satisfaisant. L'on doit tenir compte qu'en 1910 il y avait 24 chemins de fer en Canada qui subirent un déficit ou qui ne réussirent qu'à réunir les deux bouts. Ce fut en grande partie des petites lignes, pratiquement subsidiaires à de plus grands réseaux et dans certains cas on ne peut guère les considérer comme chemins de fer commerciaux.

Douze chemins de fer établissent des recettes nettes de $52,041,937, ou 97 pour cent du total de toutes les lignes du Canada.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer ont été de $7,033.93—une augmentation de $1,016 sur l'année précédente.

Les recettes par train de voyageur par mille ont été de $1,277, et par train de marchandises par mille $2,316.

Une comparaison de recettes par train de voyageurs par mille et par train de marchandises par mille pour les quatre dernières années donne les résultats suivants :—

| Recettes. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Train de voyageurs par mille | 1·263 | 1·228 | 1·150 | 1·277 |
| Train de marchandises par mille | 2·069 | 2·008 | 2·041 | 2·316 |

Recettes par train mille—en prenant comme facteurs le revenu global et le nombre total de milles de chemin des trains de marchandises, de voyageurs et mixtes—ont été de $2.036. Elles ont été de $1.816 en 1909.

Le revenu brut en 1910, auprès de celui de 1909 provenait des sources suivantes :

| —— | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c. |
| Voyageurs | 39,073,488 84 | 46,018,879 56 |
| Postes | 1,723,180 97 | 1,799,887 80 |
| Messageries | 3,561,170 96 | 4,143,837 52 |
| Bagages, wagons salons, etc | 924,485 50 | 993,613 63 |
| Marchandises | 96,685,076 23 | 117,497,604 03 |
| Privilèges de gares et de trains | 493,895 13 | 679,061 12 |
| Télégraphes, loyers, etc | 2,595,038 56 | 2,823,333 47 |
| | 145,056,336 19 | 173,956,217 13 |

La proportion de chacune des sources de revenu relativement aux recettes totales a été comme suit :—

| | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | Par cent. | $ c. | Par cent. |
| Service des voyageurs | 45,282,326 27 | 31·21 | 52,956,218 51 | 30·44 |
| Service des marchandises | 96,685,076 23 | 66·65 | 117,497,604 03 | 67·54 |
| Privilèges de gares et de trains | 493,895 13 | ·35 | 679,061 12 | ·39 |
| Télégraphes, loyers et autres sources | 2,595,038 56 | 1·79 | 2,826,453 21 | 1·63 |
| Total | 145,056,336 19 | ..... | 173,956,217 13 | ..... |

L'importance des proportions ci-dessus est remarquable lorsqu'il est démontré qu'aux Etats-Unis, par exemple, les recettes provenant des marchandises atteignent 70.5 ; tandis que dans la Grande-Bretagne la proportion baisse jusqu'à 50.5.

Voici comment se repartissent les recettes provenant du service des voyageurs :—

| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Voyageurs | 39,184,437 64 | 39,992,503 11 | 39,073,488 84 | 46,018,879 56 |
| Postes | 1,626,704 64 | 1,670,120 90 | 1,723,180 97 | 1,799,887 80 |
| Messageries | 3,277,695 09 | 3,486,300 63 | 3,561,170 96 | 4,143,837 52 |
| Autres sources | 1,641,814 92 | 1,705,234 33 | 924,485 50 | 993,613 63 |
| Total | 45,730,652 29 | 48,854,158 97 | 45,282,326 27 | 52,956,218 51 |

Il est à observer qu'il y a eu une augmentation constante dans les recettes provenant du transport des postes et d'articles de messagerie.

Vu l'adoption en 1907 d'une méthode de comptabilité entièrement nouvelle il n'est pas praticable d'établir de comparaison relative aux recettes d'une époque antérieure à cette année-là. Les montants provenant des différentes sources dans les années précédentes et leur proportion relative au total sont indiqués au tableau suivant :—

| Année. | Voyageurs. | Pour cent. | Marchandises. | Pour cent. | Postes et messageries | Pour cent. | Autres sources. | Pour cent. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | | $ | | $ | | $ | | $ |
| 1875 | 6,410,934 | 32·92 | 12,073,570 | 62·00 | 693,250 | 3·56 | 292,784 | 1·52 | 19,470,539 |
| 1876 | 6,254,866 | 32·25 | 12,211,158 | 63·08 | 703,994 | 3·63 | 188,064 | 0·96 | 19,358,084 |
| 1877 | 6,458,493 | 34·46 | 11,351,264 | 60·40 | 744,741 | 3·97 | 217,554 | 1·16 | 18,742,053 |
| 1878 | 6,386,325 | 31·12 | 13,129,191 | 63·98 | 795,797 | 3·87 | 208,763 | 1·01 | 20,520,078 |
| 1879 | 6,459,598 | 32·41 | 12,509,093 | 62·77 | 789,926 | 3·96 | 166,448 | 0·83 | 19,925,066 |
| 1880 | 7,076,339 | 30·03 | 15,506,935 | 65·81 | 851,288 | 3·18 | 102,075 | 0·43 | 23,561,447 |
| 1881 | 8,223,254 | 29·34 | 18,666,982 | 66·69 | 946,159 | 3·37 | 145,332 | 0·51 | 27,987,508 |
| 1882 | 10,018,477 | 34·51 | 17,729,945 | 61·07 | 1,037,460 | 3·57 | 235,857 | 0·81 | 29,027,789 |
| 1883 | 10,538,119 | 31·69 | 21,320,208 | 64·13 | 1,108,208 | 3·33 | 261,423 | 0·78 | 33,244,586 |
| 1884 | 11,204,036 | 33·70 | 20,763,243 | 62·12 | 1,155,044 | 3·45 | 299,880 | 0·89 | 33,421,705 |
| 1885 | 10,559,796 | 32·76 | 19,962,058 | 61·94 | 1,283,307 | 3·98 | 422,306 | 1·31 | 32,227,469 |
| 1886 | 10,261,691 | 30·73 | 21,183,967 | 63·44 | 1,432,360 | 4·02 | 511,362 | 1·53 | 33,389,381 |
| 1887 | 11,867,597 | 30·55 | 24,581,047 | 63,28 | 1,575,157 | 4·05 | 771,992 | 1·98 | 38,841,609 |
| 1888 | 12,744,636 | 30·22 | 26,410,084 | 62·62 | 1,627,731 | 3·85 | 1,376,699 | 3,26 | 42,159,152 |
| 1889 | 13,242,708 | 31·41 | 26,671,049 | 63·27 | 1,681,162 | 3·98 | 554,694 | 1·29 | 42,149,615 |
| 1890 | 13,731,768 | 29·31 | 29,921,788 | 63·87 | 1,757,977 | 3·96 | 1,423,592 | 3·25 | 46,843,826 |
| 1891 | 14,286,408 | 29·64 | 30,548,645 | 63·38 | 1,904,961 | 3·95 | 1,452,083 | 3·01 | 48,192,099 |
| 1892 | 14,788,465 | 28·61 | 33,230,121 | 64·28 | 1,995,059 | 3·85 | 1,672,121 | 3·23 | 51,685,768 |
| 1893 | 15,087,299 | 29·12 | 32,935,028 | 63·28 | 2,151,769 | 4·13 | 1,868,298 | 3·59 | 52,042,396 |
| 1894 | 15,452,420 | 31·18 | 29,982,482 | 60·50 | 2,182,942 | 4·40 | 1,934,682 | 3·94 | 49,552,528 |
| 1895 | 13,311,440 | 28·42 | 29,545,490 | 63·15 | 2,198,460 | 4·43 | 1,730,096 | 3·68 | 46,785,486 |
| 1896 | 13,747,773 | 27·19 | 32,368,082 | 64·03 | 2,396,082 | 4·07 | 2,033,069 | 4·02 | 50,545,569 |
| 1897 | 13,929,346 | 26·48 | 33,522,102 | 62·88 | 2,624,573 | 5·01 | 2,278,106 | 4·35 | 52,353,276 |
| 1898 | 15,622,311 | 26·16 | 38,508,175 | 64·48 | 2,732,004 | 4·59 | 2,852,613 | 4·77 | 59,715,105 |
| 1899 | 15,929,583 | 25·59 | 40,101,036 | 64·42 | 2,842,681 | 4·56 | 3,370,483 | 5·41 | 62,243,784 |
| 1900 | 18,581,452 | 26·26 | 45,643,699 | 64·52 | 3,012,486 | 4·25 | 3,502,632 | 4·95 | 70,740,270 |
| 1901 | 19,396,302 | 26·60 | 46,665,103 | 64·01 | 3,105,457 | 4·25 | 3,731,885 | 5·12 | 72,898,749 |
| 1902 | 22,600,090 | 27·01 | 53,986,672 | 64,52 | 3,273,302 | 3·91 | 3,806,437 | 4·54 | 83,666,503 |
| 1903 | 24,862,109 | 25·88 | 63,089,448 | 65·67 | 3,396,145 | 3·53 | 4,716,823 | 4·91 | 96,064,526 |
| 1904 | 26,901,831 | 26·84 | 64,673,919 | 64·53 | 4,031,662 | 4·02 | 4,612,022 | 4·61 | 100,219,436 |
| 1905 | 28,959,649 | 27·20 | 68,203,320 | 64·13 | 3,961,769 | 3·07 | 5,342,459 | 5·01 | 106,467,198 |
| 1906 | 33,392,188 | 26·64 | 81,433,115 | 64·97 | 4,510,649 | 3·59 | 5,986,912 | 4·77 | 125,322,865 |

## FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation pour 1910 ont été de $120,405,440.42, auprès de $104,600,084.43 en 1909. Cette augmentation de $16,805,355.99 équivalait à 15.1 pour cent.

Les frais d'exploitation sont de $4,868.60 par mille de chemin—ce qui fait une augmentation de $529.07 sur l'année précédente.

En plaçant les recettes brutes en regard des frais d'exploitation par mille le résultat pour les quatres dernières années est comme suit :—

| — | Revenu brut par mille. | Dépenses des opérations par mille. | Revenu net par mille. |
|---|---|---|---|
| | $ cts. | $ cts. | $ cts. |
| 1907 | 6,535 64 | 4,620 90 | 1,914 73 |
| 1908 | 6,397 21 | 4,673 30 | 1,724 90 |
| 1909 | 6,017 89 | 4,339 53 | 1,678 40 |
| 1910 | 7,033 93 | 4,868 60 | 2,165 83 |

Le coût du service d'un train pour un mille—qui est vérifié en divisant les frais d'exploitation par le total des milles parcourus—a été de $1.409.

De plus en posant des colonnes parallèles pour la commodité d'une comparaison, les recettes par train-mille, et les frais d'exploitation par train-mille, depuis 1899, ont été comme suit :—

| — | Recettes par train-mille | Dépenses par train-mille. |
|---|---|---|
| | $ | $ |
| 1899 | 1·192 | 0·779 |
| 1900 | 1·282 | 0·864 |
| 1901 | 1·366 | 0·944 |
| 1902 | 1·501 | 1·028 |
| 1903 | 1·591 | 1·117 |
| 1904 | 1·634 | 1·216 |
| 1905 | 1·614 | 1·213 |
| 1906 | 1·723 | 1·198 |
| 1907 | 1·953 | 1·381 |
| 1908 | 1·869 | 1·364 |
| 1909 | 1·816 | 1·309 |
| 1910 | 2·036 | 1,409 |

Il est à constater qu'alors que les recettes par train-mille ont augmenté de 70.8 pour cent pendant les douze dernières années, le coût du service d'un train pour un mille a, au cours de la dernière période, augmenté de 80.8 pour cent.

La distribution des dépenses pour l'opération des lignes en 1910 et l'année précédente est comme suit :—

| Frais d'exploitation. | 1909. | Pour cent. | 1910. | Pour cent. |
|---|---|---|---|---|
| | $ cts. | | $ cts. | |
| Voies et construction | 21,153,274 46 | 20·22 | 27,035,603 46 | 22·45 |
| Matériel | 21,510,303 59 | 20·56 | 26,002,301 30 | 21·59 |
| Dépenses du trafic | 3,798,824 57 | 3·63 | 4,366,176 92 | 3·63 |
| Transports | 54,284,587 41 | 51·89 | 58,928,170 74 | 48·94 |
| Dppenses générales | 3,853,094 40 | 3·70 | 4,073,188 00 | 3·39 |

Les chiffres ci-dessus démontrent clairement que les dépenses nécessaires à l'entretien matériel des chemins de fer ont augmenté en 1910. Les frais d'entretien relatifs aux voies, aux constructions et au matériel ont excédé ceux de 1909 par $10,374,326.71, ou 3.26 pour cent. Il y eu une réduction de 2.95 pour cent dans le transport, ce qui indique plutôt une tendance à économiser dans la traction du trafic.

La comparaison en détail des frais d'exploitation entre 1909 et 1910, est comme suit :—

| Opération des dépenses. | 1909. Montant. | 1909. Pour cent | 1910. Montant. | 1910. Pour cent |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. | |
| Entretien des voies et structures— | | | | |
| Surintendance | 759,240 98 | ·72 | 839,925 47 | ·70 |
| Ballast | 198,796 80 | ·19 | 415,078 44 | ·34 |
| Traverses | 2,678,384 80 | 2·56 | 3,436,727 46 | 2·85 |
| Rails | 1,343,471 77 | 1·28 | 1,753,740 37 | 1·44 |
| Autre matériel de voies | 1,084,342 40 | 1·03 | 1,141,231 29 | ·94 |
| Voies et rails | 8,469,429 03 | 8·09 | 11,683,918 50 | 9·70 |
| Enlèvement des neiges et glaces | 1,139,937 37 | 1·08 | 968,916 50 | ·80 |
| Tunnels | 18,413 27 | ·01 | 17,528 99 | ·14 |
| Ponts, viaducs et ponceaux | 1,603,291 03 | 1·53 | 2,048,471 72 | 1·70 |
| Passage au-dessous et au-dessus des voies | 37,179 87 | ·03 | 31,097 05 | ·02 |
| Passages à niveau, clôtures, etc | 528,111 60 | ·49 | 614,400 97 | ·40 |
| Paraneige | 91,538 47 | ·08 | 81.225 86 | ·06 |
| Signaux ordinaires et signaux "interlocking" | 131,419 79 | ·12 | 155,668 13 | ·13 |
| Télégraphes et téléphones | 246,934 48 | ·23 | 438,160 47 | ·36 |
| Transmission de force électrique | 4,646 36 | ·00 | 116,325 48 | ·09 |
| Bâtiments, agencements et terrains | 2,241,319 79 | 2·14 | 2,461,761 72 | 2·04 |
| Docks et quais | 187,879 64 | ·17 | 167,519 61 | ·14 |
| Outils et fournitures pour les voies | 238,798 60 | ·21 | 267,462 06 | ·22 |
| Blessures aux personnes | 42,563 21 | ·04 | 56,233 81 | ·05 |
| Papeterie et impressions | 40,519 73 | ·04 | 47,019 92 | ·04 |
| Autres dépenses | 25,741 90 | ·02 | 19,439 05 | ·01 |
| Entretien de voies, des cours, etc. communes, reliquat net | 32,984 57 | ·03 | 120,340 85 | ·10 |
| Entretien du matériel— | | | | |
| Surintendance | 497,292 54 | ·47 | 565,442 79 | ·46 |
| Locomotives, réparations | 9,427,704 22 | 9·01 | 10,876,301 12 | 9·02 |
| " réfections | 411,781 23 | ·04 | 585,978 33 | ·48 |
| " électriques, réparations | 11,060 55 | ·01 | ..... | ..... |
| Wagons de voyageurs, " | 2,595,472 23 | 2·48 | 3,486,546 88 | 2·89 |
| " " réfections | 158,959 43 | ·15 | 229,517 21 | ·19 |
| " marchandises, réparations | 5,893,635 61 | 5·63 | 7,243,600 61 | 6·01 |
| " " réfections | 879,717 84 | ·84 | 1,001,559 92 | ·83 |
| Matériel de travail, réparations | 454,543 08 | ·43 | 698,592 58 | ·57 |
| " " réfections | 87,618 41 | ·08 | 141,530 79 | ·11 |
| Matériel flottant, réparations | 44,111 84 | ·04 | 137,694 15 | ·11 |
| Machines et outils des ateliers | 761,738 82 | ·73 | 777,666 28 | ·64 |
| Matériel de force motrice | 7,119 51 | ·00 | 2,218 52 | ·00 |
| Blessures aux personnes | 33,614 04 | ·03 | 41,122 58 | ·03 |
| Papeterie et impressions | 64,883 49 | ·06 | 71,196 77 | ·05 |
| Autres dépenses | 121,201 13 | ·11 | 93,254 29 | ·07 |
| Entretien de matériel commun aux points terminaux—Av | 4,298 56 | ·00 | ..... | ..... |
| Matériel prêté et emprunté—Dt | 60,653 23 | ·05 | 41,117 49 | ·03 |
| Dépenses du trafic— | | | | |
| Surintendance | 789,829 20 | ·75 | 873,134 66 | ·72 |
| Agences du dehors | 1,630,331 55 | 1·55 | 1,980,700 23 | 1·64 |
| Publicité | 698,539 25 | ·66 | 804,392 81 | ·66 |
| Associations de trafic | 74,397 04 | ·07 | 83,673 99 | ·06 |
| Lignes marchandises, grande vitesse | 303,285 09 | ·29 | 224,655 69 | ·18 |
| Agences idustrielles et d'immigration | 18,856 06 | ·02 | 36,954 96 | ·03 |
| Papeterie et impressions | 278,799 24 | ·26 | 356,373 61 | ·29 |
| Autres dépenses | 4,787 14 | ·00 | 6,290 97 | ·00 |
| Dépenses de transport— | | | | |
| Surintendance | 1,258,246 56 | 1·20 | 1,327,856 06 | 1·10 |
| Mise en mouvement des trains | 794,148 07 | ·76 | 796,991 87 | ·66 |
| Employés de gares | 7,144,573 81 | 6·83 | 8,315,042 55 | 6·90 |
| Pesage et service des wagons | 46,049 36 | ·04 | 56,701 82 | ·04 |
| Docks à houille et minerai | 19,909 99 | ·01 | 50,177 08 | ·04 |
| Fournitures et dépenses de gares | 798,021 05 | ·76 | 853,102 92 | ·71 |
| Contremaîtres et leurs commis, parcs de gares | 374,334 16 | ·35 | 405,805 05 | ·33 |
| Conducteurs et serre-freins, " " | 1,533,070 52 | 1·46 | 1,849,942 79 | 1·53 |
| Aiguilleurs et signaleurs, " " | 183,210 94 | ·17 | 193,013 69 | ·16 |
| Fournitures et dépenses, " " | 71,682 94 | ·06 | 57,503 26 | ·04 |
| Mécaniciens, " " | 1,144,827 42 | 1·09 | 1,299,915 93 | 1·07 |
| Dépenses des remises à locomot. " " | 337,421 60 | ·32 | 377,954 92 | ·31 |
| Combustible pour locomotives, " " | 1,433,354 45 | 1·37 | 1,737,575 56 | 1·44 |
| Eau, " " | 80,869 73 | ·07 | 86,510 94 | ·07 |
| Huile. " " | 31,159 05 | ·03 | 32,057 60 | ·02 |
| Autres fournitures pour locom. " " | 34,274 79 | ·03 | 40,807,38 | ·03 |
| Exploitation en commun, " " reliquat—Dt | 424,953 72 | ·40 | 477,543 27 | ·39 |

| | 1907. | Pour cent. | 1908. | Pour cent. |
|---|---|---|---|---|
| | $ cts. | | $ cts. | |
| Entretien des voies et structures— | | | | |
| Réparations de la voie | 11,160,086 67 | 11·79 | 10,640,542 68 | 9·93 |
| Renouvellement des rails | 1,205,088 24 | 1·27 | 1,604,594 76 | 1·49 |
| " " des traverses | 2,230,575 56 | 2·35 | 2,204,083 47 | 2·05 |
| Répar. et réfections—ponts et ponceaux | 1,408,552 02 | 1·48 | 1,465,753 45 | 1·37 |
| " " clôtures, passages à niveaux, etc. | 481,129 18 | ·50 | 519,671 89 | ·49 |
| " " bâtiments, etc. | 2,144,109 98 | 2·26 | 2,690,915 90 | 2·51 |
| " " docks et quais | 103,280 37 | ·10 | 167,017 45 | ·16 |
| " " télégraphe | 265,183 58 | ·28 | 294,301 15 | ·27 |
| Papeterie et impressions | 30,599 20 | ·03 | 43,924 32 | ·04 |
| Autres dépenses | 78,663 70 | ·08 | 1,122,793 11 | 1·05 |
| Entretien du marériel roulant— | | | | |
| Surintendance | 591,196 08 | ·62 | 621,032 61 | ·58 |
| Rép. et réfections des locomotives | 7,999,802 52 | 8·45 | 8,008,613 01 | 7·48 |
| " " des voitures à voyageurs | 2,473,908 84 | 2·61 | 2,723,846 82 | 2·54 |
| " " des wagons à marchandises | 6,933,574 61 | 7·32 | 6,855,843 98 | 6·40 |
| " " des wagons de service | 146,148 39 | ·15 | 608,109 17 | ·57 |
| " " de l'équipement de marine | 33,221 35 | ·03 | 52,181 21 | ·05 |
| " " de la machinerie des outils des ateliers | 738,833 13 | ·78 | 779,160 38 | ·72 |
| Papeterie et impressions | 74,466 22 | ·07 | 77,384 68 | ·07 |
| Autres dépenses | 815,751 04 | ·86 | 523,535 96 | ·49 |
| Administration du transport— | | | | |
| Surintendance | 1,611,297 91 | 1·70 | 1,956,260 03 | 1·83 |
| Mécaniciens et employés de la remise à locomotives | 7,814,573 02 | 8·25 | 9,471,240 67 | 8·84 |
| Combustile pour locomotives | 15,137,504 48 | 15·99 | 17,718,468 24 | 16·54 |
| Service d'eau pour locomotives | 656,730 03 | ·69 | 764,790 58 | ·71 |
| Huile, suif et chiffons pour locomotives | 409,397 18 | ·43 | 383,670 36 | ·36 |
| Autres articles pour locomotives | 195,970 04 | ·20 | 313,146 02 | ·29 |
| Service des trains | 6,228,136 56 | 6·58 | 8,155,855 59 | 7·61 |
| Fournitures pour trains et dépenses | 1,873,515 88 | 1·97 | 2,136,581 33 | 2·00 |
| Aiguilleurs, signaleurs, etc | 2,013,294 16 | 2·12 | 1,690,242 28 | 1·58 |
| Dépenses du télégraphe | 2,562,478 44 | 2·70 | 1,757,495 05 | 1·64 |
| Service des gares | 5,634,176 10 | 5·95 | 6,748,608 03 | 6·30 |
| Fournitures pour gares | 671,972 51 | ·71 | 765,240 87 | ·71 |
| Frais du service de garage—Solde | 114,516 96 | ·12 | 319,186 77 | ·30 |
| Nombre de milles parcourus par les wagons—Solde | 1,156,891 46 | 1·22 | 1,467,775 90 | 1·31 |
| Loyer du matériel roulant—Solde | 106,008 61 | ·11 | 115,250 52 | ·10 |
| Pertes et dommages | 892,937 26 | ·94 | 1,232,518 70 | 1·15 |
| Blessures aux personnes | 642,248 43 | ·67 | 758,011 23 | ·70 |
| Enlèvement de débris de wagons | 426,784 63 | ·45 | 372,627 40 | ·35 |
| Exploitation de l'équipement de marine | 918,769 17 | ·97 | 1,138,272 64 | 1·06 |
| Annonces | 451,673 54 | ·47 | 571,387 92 | ·53 |
| Agences extérieures | 1,180,134 05 | 1·24 | 1,500,272 23 | 1·40 |
| Commission | 77,509 43 | ·08 | 365,588 35 | ·34 |
| Parcs à bestiaux et élévateurs | 185,304 78 | ·19 | 171,887 17 | ·16 |
| Loyers pour voies ferrées, gares de têtes de ligne, etc | 542,199 81 | ·57 | 1,333,401 74 | 1·24 |
| Loyers pour bâtiments, etc | 202,031 61 | ·21 | 135,834 45 | ·12 |
| Papeterie et impressions | 603,426 93 | ·63 | 740,851 59 | ·69 |
| Autres dépenses | 236,885 82 | ·25 | 295,729 67 | ·28 |
| Frais généraux— | | | | |
| Appointements des hauts fonctionnaires | 723,956 74 | ·76 | 775,732 94 | ·72 |
| Appointements des commis, etc | 918,157 19 | ·97 | 1,085,738 37 | 1·01 |
| Dépenses et fournitures des bureaux en général | 195,204 97 | ·26 | 237,571 05 | ·22 |
| Assurance | 509,547 71 | ·53 | 615,638 68 | ·58 |
| Frais de justice | 396,383 18 | ·41 | 445,076 69 | ·41 |
| Papeterie et impressions | 163,863 19 | ·17 | 161,271 64 | ·15 |
| Autres dépenses | 265,972 77 | ·28 | 386,499 27 | ·36 |

La classification ayant été changée, les détails des frais d'exploitation pour 1907 et 1908 ne peuvent être comparés avec les chiffres de 1909 et 1910 ; mais l'état qui suit permet d'établir des comparaisons entre plusieurs articles essentiels :—

| — | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant. | Pour cent. | Montant. | Pour cent. |
| | $ cts. | | $ cts. | |
| Dépenses de transport— | | | | |
| Wattmen | 10,599 40 | ·01 | ..... | ..... |
| Locomotives des trains, employés | 6,305,369 08 | 6·02 | 6,891,165 42 | 5·72 |
| Remises, locomotives des trains, dépenses | 2,075,177 82 | 1·98 | 2,125,418 22 | 1·77 |
| Locomotives des trains, combustible | 16,111,095 45 | 15·40 | 16,832,817 13 | 13·97 |
| " " eau | 746,594 70 | ·71 | 768,167 84 | ·63 |
| " " huile | 245,976 65 | ·23 | 270,872 01 | ·22 |
| " " autres fournitures | 287,462 54 | ·27 | 306,586 55 | ·25 |
| Service du matériel de force motrice | 28,515 15 | ·02 | 175 48 | ·00 |
| Employés des trains réguliers | 6,584,565 63 | 6·29 | 7,247,121 40 | 6·01 |
| Fournitures et dépenses des trains | 2,201,549 18 | 2·10 | 2,428,155 75 | 1·94 |
| Service des signaux interlock, block et autres | 223,370 27 | ·21 | 230,629 58 | ·19 |
| Signaleurs et gardes-barrières, passages à niveau | 117,726 84 | ·11 | 128,315 59 | ·10 |
| Ponts tournants | 37,313 04 | ·03 | 41,167 50 | ·03 |
| Enlèvement de débris | 330,212 24 | ·31 | 314,005 59 | ·26 |
| Service des télégraphes et téléphones | 216,322 74 | ·20 | 237,189 55 | ·19 |
| Service du matériel flottant | 331,446 35 | ·31 | 390,301 92 | ·32 |
| Service des messageries | 6,532 66 | ·00 | 6,717 25 | ·00 |
| Papeterie et impressions | 479,151 53 | ·46 | 575,269 34 | ·48 |
| Autres dépenses | 238,914 58 | ·21 | 270,420 72 | ·22 |
| Pertes et dommages—marchandises | 1,004,774 74 | ·96 | 865,688 58 | ·71 |
| " " bagages | 21,973 64 | ·02 | 15,007 36 | ·01 |
| Dommages aux propriétés | 163,483 71 | ·15 | 172,429 79 | ·14 |
| " au matériel sur droit de parcours | 59,626 02 | ·05 | 57,281 26 | ·05 |
| Blessures aux personnes | 657,011 14 | ·63 | 658,205 05 | ·54 |
| Service des voies communes—Dt | 76,728 69 | ·07 | 88,462 03 | ·07 |
| Frais généraux— | | | | |
| Salaires et dépenses, bureaux principaux | 739,028 29 | ·07 | 754,158 00 | ·62 |
| " " commis et adjoints | 1,126,730 58 | 1·06 | 1,197,850 70 | 1·00 |
| Fournitures et dépenses, bureaux principaux | 227,096 50 | ·21 | 193,026 52 | ·16 |
| Frais en justice | 480,924 76 | ·46 | 511,659 98 | ·42 |
| Assurance | 593,060 31 | ·56 | 654,633 93 | ·54 |
| Département des secours, dépenses | 29,941 71 | ·02 | 28,558 43 | ·02 |
| Pensions | 188,282 26 | ·18 | 181,255 41 | ·15 |
| Papeterie et impressions | 152,910 01 | ·14 | 177,661 48 | ·14 |
| Autres dépenses | 296,749 50 | ·27 | 360,756 97 | ·30 |
| Administration générale des voies communes, etc.—Dt | 18,370 48 | ·02 | 13,626 58 | ·01 |

L'état suivant indique quelques uns des item les plus importants relatifs aux recettes et aux frais d'exploitation :—

| — | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Recettes brutes | 146,738,214 | 146,918,313 | 145,056,336 | 173,956,217 13 |
| " nettes | 42,989,537 | 39,614,171 | 40,456,251 | 53,550,776 71 |
| " brutes, par mille | 6,535 64 | 6,397 21 | 6,017 89 | 7,033 93 |
| " nettes, par mille | 1,914 73 | 1,724 90 | 1,678 40 | 2,165 83 |
| " par voyageurs | 1·219 | 1·175 | 1·195 | 1·282 |
| " par tonne | 1·472 | 1·486 | 1·432 | 1·560 |
| " par train-mille voyageurs | 1·263 | 1·228 | 1·150 | 1·277 |
| " " marchandises | 2·069 | 2·008 | 2·041 | 2·316 |
| " " tous les trains | 1·875 | 1·791 | 1·816 | 2·036 |
| Frais d'exploitation | 103,748,672 | 107,304,143 | 104,600,084 | 120,405,440 42 |
| " " par mille | 4,620 90 | 4,672 30 | 4,339 53 | 4,868 60 |
| Coût du service des trains, par mille | 1·381 | 1·364 | 1·309 | 1·409 |

Etat relatif au matériel roulant au 30 juin 1910 :—

| —— | Nombre. | Augmentation. |
|---|---|---|
| Locomotives | 4,079 | 110 |
| Wagons dans le service des voyageurs | 4,320 | 138 |
| Wagons dans le service des marchandises | 119,713 | 1,934 |
| Wagons au service de la compagnie | 8,648 | 789 |

Le total des wagons en service est donc de 132,681. Les comptes rendus indiquent qu'il y a eu en location 71 locomotives et 1729 wagons.

L'augmentation du matériel roulant disponible durant les quatre dernières années, sauf les wagons au service de la compagnie est indiquée au tableau suivant :—

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910 |
|---|---|---|---|---|
| Locomotives | 3,504 | 3,872 | 3,969 | 4,079 |
| Wagons marchandises | 107,407 | 115,709 | 117,779 | 119,713 |
| Wagons voyageurs | 3,642 | 4,026 | 4,192 | 4,320 |

La force motrice a été affectée aux services suivants :—

| Locomotives. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | 964 | 1,122 | 1,056 | 1,090 |
| Marchandises | 2,206 | 2,392 | 2,539 | 2,601 |
| Aiguillage | 334 | 358 | 374 | 388 |

Les wagons du service des voyageurs ont été classifiés comme suit :—

| Wagons dans le service des voyageurs. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910 |
|---|---|---|---|---|
| Première classe | 1,300 | 1,493 | 1,560 | 1,564 |
| Seconde classe | 472 | 487 | 471 | 512 |
| Combinaison | 405 | 422 | 429 | 435 |
| Immigrants | 272 | 303 | 317 | 318 |
| Buffet | 105 | 114 | 127 | 123 |
| Salon | 63 | 63 | 60 | 69 |
| Wagon-lits | 212 | 236 | 261 | 283 |
| Bagage, messagerie et postes | 782 | 873 | 926 | 979 |
| Autres | 31 | 35 | 41 | 37 |
| Total | 3,642 | 4,026 | 4,192 | 4,320 |

Les wagons marchandises sont répartis comme suit :—

| Wagons marchandises. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Wagons fermés | 68,149 | 72,863 | 74,477 | 75,983 |
| " plats | 20,477 | 21,759 | 21,188 | 20,769 |
| " à bestiaux | 4,817 | 5,047 | 5,518 | 5,528 |
| " à houille | 10,358 | 11,616 | 11,721 | 12,680 |
| " réservoirs | 132 | 197 | 197 | 195 |
| " frigorifiques | 1,917 | 2,423 | 2,466 | 2,539 |
| Autres | 1,557 | 1,804 | 2,212 | 2,019 |
| Total | 107,407 | 115,709 | 117,779 | 119,713 |

Les 8,648 wagons au service de la compagnie se composaient de 89 wagons de hauts fonctionnaires et payeurs, 2,645 wagons à gravier ; 127 wagons à grues ; 1,895 wagons "caboose" ; et 3,892 autres.

La capacité globale des wagons de différentes catégories dans le service des marchandises est indiquée au tableau suivant :—

| — | 1907. | | 1908. | | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | Capacité en tonnes. | Nombre. | Capacité en tonnes. | Nombre. | Capacité en tonnes. | Nombre. | Capacité en tonnes. |
| Wagons fermés | 66,934 | 1,848,980 | 72,862 | 2,048,227 | 74,479 | 2,130,145 | 75,983 | 2,211,963 |
| " plats | 20,118 | 535,167 | 21,781 | 592,496 | 21,220 | 584,455 | 20,769 | 576,198 |
| " à bestiaux | 4,731 | 122,550 | 5,047 | 133,578 | 5,561 | 150,800 | 5,528 | 151,565 |
| " à houille | 10,060 | 291,638 | 11,616 | 362,233 | 11,721 | 379,981 | 12,680 | 438,178 |
| " réservoirs | 132 | 2,632 | 197 | 4,000 | 197 | 4,012 | 195 | 3,962 |
| " frigorifiques | 1,745 | 48,745 | 2,423 | 69,000 | 2,465 | 71,085 | 2,539 | 73,520 |
| Autres wagons | 1,820 | 59,200 | 1,941 | 67,410 | 2,273 | 64,835 | 2,019 | 58,720 |
| Total | 105,540 | 2,908,903 | 115,867 | 3,277,394 | 117,916 | 3,385,313 | 119,713 | 3,514,106 |

Ce qui démontre la tendance à utiliser des wagons plus grands dans la poursuite du trafic des marchandises, c'est qu'en 1907 la capacité moyenne des wagons fermés était de 27.6 tandis qu'elle était de 29.1 en 1910.

Le matériel roulant disponible par mille milles de chemin de fer a été compilé comme suit ;

| Par 1,000 milles de chemin de fer. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Locomotives | 156 | 169 | 165 | 165 |
| Wagons-marchandises | 4,783 | 5,039 | 4,887 | 4,840 |
| Wagons-voyageurs | 162 | 175 | 174 | 174 |

Le service obtenu de chaque wagon-marchandises en 1910 équivalait au déplacement de 622 tonnes. Ceci excédait de 55 tonnes le résultat de 1909, et de 77 tonnes celui de 1908. Ce qui démontre de l'efficacité de l'emploi de wagons plus grands ainsi que l'établissement toujours augmentant de voies doubles.

Des 132,861 wagons de toutes les catégories, 125,831 étaient munis de freins de trains et 128,321 d'attelages automatiques.

## MILLES COUVERTS PAR LES TRAINS, WAGONS ET LOCOMOTIVES.

Le nombre de milles parcourus par des trains produisant des revenus en 1910 a été de 85,409,241 comparativement à 79,662,216 en 1909.

Le nombre de milles parcourus par des trains non-productifs a été de 4,581,534 et celui des trains spéciaux a été de 202,592.

La répartition des milles parcourus, pour les quatre dernières années est comme suit :—

| — | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Trains voyageurs | 30,220,461 | 31,950,349 | 32,295,730 | 35,022,541 |
| " marchandises | 38,923,890 | 40,476,370 | 40,304,906 | 43,742,668 |
| " mixtes | 5,971,414 | 6,201,807 | 7,061,580 | 6,441,440 |
| " spéciaux | ..... | ..... | ..... | 202,592 |
| Total | 75,115,765 | 78,637,526 | 79,662,216 | 85,409 ,241 |

La proportion du nombre de milles relatifs aux différentes classes est résumée comme suit :—

| —— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Trains de voyageurs | 40·23 | 40·63 | 40·54 | 40·00 |
| Trains de marchandises | 51·81 | 51·47 | 50·59 | 51·21 |
| Trains mixtes | 7·90 | 7·90 | 8·87 | 7·54 |
| Trains spéciaux | ..... | ..... | ..... | ·25 |

Statistiques complètes du nombre de milles parcourus par des trains depuis 1875 :—

| Année | Trains de voyageurs. | Trains de marchandises. | Trains mixtes. | Trains spéciaux. | Total des trains-milles. | Milles parcourus par les locomotives. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1875 | 5,206,353 | 10,910,181 | 1,563,644 | ..... | 17,680,178 | 19,633,026 |
| 1876 | 5,837,461 | 9,616,148 | 2,650,019 | ..... | 18,103,628 | 21,001,052 |
| 1877 | 6,271,980 | 11,403,517 | 1,775,316 | ..... | 19,450,813 | 22,231,840 |
| 1878 | 6,225,327 | 9,981,786 | 3,462,334 | ..... | 19,669,447 | 24,091,600 |
| 1879 | 6,987,919 | 6,510,636 | 7,068,450 | ..... | 20,731,689 | 24,735,862 |
| 1880 | 7,312,168 | 10,775,380 | 4,157,292 | ..... | 22,427,449 | 26,575,969 |
| 1881 | 8,298,957 | 15,163,634 | 2,099,487 | ..... | 27,301,306 | 34,265,003 |
| 1882 | 15,074,891 | 15,638,013 | 2,357,393 | ..... | 27,846,411 | 33,374,847 |
| 1883 | 9,651,427 | 16,123,387 | 10,951,424 | ..... | 34,416,092 | 47,688,528 |
| 1884 | 9,315,694 | 15,710,630 | 4,254,595 | ..... | 29,758,676 | 37,390,874 |
| 1885 | 9,511,455 | 16,382,553 | 4,729,681 | ..... | 30,623,689 | 38,749,239 |
| 1886 | 9,214,131 | 15,914,127 | 5,182,557 | ..... | 30,481,086 | 37,359,494 |
| 1887 | 10,838,993 | 17,997,819 | 4,539,900 | ..... | 33,638,748 | 43,276,468 |
| 1888 | 11,859,684 | 20,651,834 | 4,763,318 | ..... | 37,391,206 | 46,489,229 |
| 1889 | 12,900,483 | 20,739,391 | 5,179,506 | ..... | 38,819,380 | 47,708,138 |
| 1890 | 14,362,870 | 22,428,249 | 5,058,210 | ..... | 41,849,329 | 49,512,630 |
| 1891 | 14,987,647 | 23,592,370 | 4,819,161 | ..... | 43,399,178 | 56,950,343 |
| 1892 | 15,237,093 | 24,399,014 | 4,812,361 | ..... | 44,448,468 | 56,994,253 |
| 1893 | 15,859,978 | 23,220,761 | 5,305,214 | ..... | 44,385,953 | 57,587,382 |
| 1894 | 16,542,860 | 21,423,496 | 5,803,673 | ..... | 43,770,029 | 57,401,514 |
| 1895 | 15,332,276 | 19,939,699 | 5,389,915 | ..... | 40,661,890 | 51,339,885 |
| 1896 | 15,846,645 | 23,299,776 | 5,354,181 | ..... | 44,500,602 | 55,786,960 |
| 1897 | 17,237,974 | 23,595,000 | 4,947,877 | ..... | 45,780,851 | 54,729,490 |
| 1898 | 19,305,603 | 26,868,366 | 4,514,424 | ..... | 50,688,283 | 60,103,944 |
| 1899 | 20,093,378 | 26,922,348 | 5,199,481 | ..... | 52,215,207 | 64,582,807 |
| 1900 | 20,922,098 | 24,662,906 | 9,592,867 | ..... | 55,177,871 | 67,712,252 |
| 1901 | 19,115,472 | 23,888,302 | 10,345,620 | ..... | 53,349,394 | 68,621,424 |
| 1902 | 21,104,036 | 24,891,813 | 9,734,007 | ..... | 55,729,856 | 70,275,615 |
| 1903 | 22,095,705 | 28,840,434 | 9,446,781 | ..... | 60,382,920 | 77,178,493 |
| 1904 | 23,502,876 | 28,278,310 | 9,530,816 | ..... | 61,312,002 | 80,508,064 |
| 1905 | 25,428,018 | 34,372,998 | 6,133,098 | ..... | 65,934,114 | 84,335,732 |
| 1906 | 28,071,648 | 39,045,168 | 5,606,666 | ..... | 72,723,482 | 94,180,788 |
| 1907 | 30,220,461 | 38,923,890 | 5,971,414 | ..... | 75,115,765 | 100,154,966 |
| 1908 | 31,950,349 | 40,476,370 | 6,210,807 | ..... | 78,637,526 | 100,622,241 |
| 1909 | 32,295,730 | 40,304,906 | 7,061,580 | ..... | 79,662,216 | 97,865,325 |
| 1910 | 35,022,541 | 43,742,668 | 6,441,440 | 202,592 | 85,409,241 | 106,019,475 |

Le nombre de milles à l'égard du trafic et les recettes qui en découlent sont indiqués au tableau suivant :—

| Année. | Recettes du mouvement des marchandises. | Trains-milles. | Nombre de tonnes transportées. | Recettes par train-mille. | Moyenne des recettes par tonne transportée. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ | Mileage. | Tons. | $ c. | $ c. |
| 1875 | 12,073,570 | 12,473,825 | 5,670,837 | ·988 | 2·129 |
| 1876 | 12,211,158 | 12,266,167 | 6,331,757 | ·995 | 1·928 |
| 1877 | 11,321,264 | 13,178,833 | 6,859,796 | ·859 | 1·650 |
| 1878 | 13,129,191 | 13,444,120 | 7,883,472 | ·977 | 1·665 |
| 1879 | 12,509,093 | 13,579,086 | 8,348,810 | ·921 | 1·498 |
| 1880 | 15,506,935 | 14,932,672 | 9,938,858 | 1·038 | 1·560 |
| 1881 | 18,666,982 | 17,263,121 | 12,065,323 | 1·081 | 1·547 |
| 1882 | 17,729,945 | 18,013,406 | 13,575,787 | ·984 | 1·305 |
| 1883 | 21,320,208 | 27,074,761 | 13,266,255 | ·787 | 1·607 |
| 1884 | 20,763,243 | 19,965,225 | 13,712,269 | 1·039 | 1·514 |
| 1885 | 19,962,058 | 21,112,234 | 14,659,271 | ·946 | 1·371 |
| 1886 | 21,183,967 | 21,096,684 | 15,670,460 | 1·004 | 1·351 |
| 1887 | 24,581,047 | 22,537,719 | 16,365,335 | 1·091 | 1·502 |
| 1888 | 26,410,084 | 25,415,152 | 17,172,759 | 1·039 | 1·537 |
| 1889 | 26,671,049 | 25,918,897 | 17,928,626 | 1·029 | 1·487 |
| 1890 | 29,921,788 | 27,486,459 | 20,787,469 | 1·089 | 1·439 |
| 1891 | 30,584,645 | 28,411,531 | 21,753,021 | 1·075 | 1·404 |
| 1892 | 33,230,121 | 29,211,375 | 22,189,923 | 1·138 | 1·502 |
| 1893 | 32,935,028 | 28,525,975 | 22,033,599 | 1·155 | 1·496 |
| 1894 | 29,982,482 | 27,227,169 | 20,721,116 | 1·101 | 1·446 |
| 1895 | 29,545,490 | 25,329,614 | 21,524,421 | 1·166 | 1·372 |
| 1896 | 32,368,082 | 28,653,957 | 24,266,825 | 1·130 | 1·333 |
| 1897 | 33,522,102 | 28,542,877 | 25,300,331 | 1·174 | 1·324 |
| 1898 | 38,508,175 | 31,382,790 | 28,785,903 | 1·227 | 1·340 |
| 1899 | 40,101,036 | 32,121,829 | 31,211,753 | 1·248 | 1·284 |
| 1900 | 45,643,699 | 34,255,773 | 35,946,183 | 1·332 | 1·269 |
| 1901 | 46,665,103 | 33,233,922 | 36,999,371 | 1·363 | 1·261 |
| 1902 | 53,986,672 | 34,625,820 | 42,376,527 | 1·559 | 1·273 |
| 1903 | 63,089,448 | 38,287,215 | 47,373,417 | 1·648 | 1·331 |
| 1904 | 64,673,919 | 30,809,126 | 48,097,519 | 1·711 | 1·344 |
| 1905 | 68,203,320 | 40,506,096 | 50,893,957 | 1·684 | 1·340 |
| 1906 | 81,433,115 | 44,651,834 | 57,966,713 | 1·824 | 1·405 |
| 1907 | 94,995,087 | 44,895,304 | 63,866,135 | 2·116 | 1·472 |
| 1908 | 93,746,655 | 46,687,177 | 63,071,167 | 2·008 | 1·486 |
| 1909 | 95,714,783 | 47,366,436 | 66,842,258 | 2·041 | 1·432 |
| 1910 | 116,229,894 | 50,184,108 | 74,482,866 | 2·316 | 1·560 |

Le nombre de milles parcourus par les wagons durant les trois dernières années a été comme suit :—

| Wagons. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|
| Wagons marchandises chargés | 748,924,820 | 775,543,414 | 910,858,711 |
| Wagons marchandises vides | 284,944,529 | 281,175,615 | 280,255,329 |
| Wagons "caboose" | ..... | 37,644,038 | 45,367,459 |
| Total | 1,033,869,349 | 1,094,363,067 | 1,236,481,499 |

Le nombre moyen de wagons-marchandises par train en 1910 a été de 18.15 et la moyenne de la charge par wagon a été de 17.13.

Le nombre global de milles parcourus par les locomotives durant l'année a été de 106,019,475 auprès de 97,865,325 en 1909.

Le nombre de milles des locomotives est catégorisé comme suit :—

| Classe de locomotive. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | Milles. | Milles. | Milles. | Milles. |
| Marchandises | 43,824,909 | 42,291,082 | 43,280,549 | 47,239,088 |
| Voyageurs | 29,110,258 | 30,504,171 | 32,282,534 | 34,758,088 |
| Mixtes | 7,492,278 | 7,410,971 | 7,237,422 | 8,211,350 |
| Garage | 14,816,272 | 14,941,179 | 14,832,834 | 15,581,077 |
| Spéciale | 4,911,249 | 5,474,838 | 231,986 | 229,872 |
| Total | 100,154,966 | 100,622,241 | 97,865,325 | 106,019,475 |

Le nombre de milles des locomotives affectées aux travaux de construction a été erronément classifié sous la rubrique "spéciale" en 1907 et 1908, mais cela a été retranché depuis.

## COMBUSTIBLE CONSUMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

Les locomotives en 1910 ont consumé 6,252,054 tonnes de combustible. Quoique le nombre de milles fût beaucoup plus considérable que l'année précédente le volume du combustible diminua de 547,091 tonnes. Les rapports ne donnent aucune raison pour expliquer ce résultat assez surprenant.

L'état suivant donne un compte rendu exact du combustible consumé par les locomotives de diverses catégories :—

| Classe de locomotives. | Houille | | Bois. | | Total. | Milles parcourus. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anthracite. | Bitumineuse. | Dur. | Mou. | Tonnes. | |
| | Tonnes. | Tonnes. | Cordes. | Cordes. | | |
| Marchandises | 73 | 3,585,221 | 1,136 | 22,255 | 3,597,541 | 47,239,088 |
| Voyageurs | 376 | 1,628,383 | 742 | 14,405 | 1,636,454 | 34,758,088 |
| Mixtes | 4,128 | 383,009 | 521 | 2,418 | 388,693 | 8,211,350 |
| Garage | 323 | 617,025 | 72 | 5,817 | 620,303 | 15,581,077 |
| Spéciales | ..... | 9,051 | ..... | 23 | 9,063 | 229,872 |
| Total | 4,900 | 6,222,689 | 2,471 | 44,918 | 6,252,054 | 106,019,475 |

Note.—Une corde et demie de bois dur et deux cordes de bois mou équivalent chacune à une tonne de houille.

La houille consumée par les diverses catégories de locomotives pendant les quatre dernières années est chiffrée comme suit :—

| Classe de locomotives. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Marchandises | 3,194,510 | 3,318,283 | 3,833,010 | 3,597,541 |
| Voyageurs | 1,331,178 | 1,446,919 | 1,834,700 | 1,636,454 |
| Mixtes | 303,549 | 350,921 | 410,800 | 388,693 |
| Garage | 557,576 | 598,092 | 743,977 | 620,303 |
| Construction | 223,141 | 256,576 | 9,621 | 9,063 |
| Total | 5,608,954 | 5,970,791 | 6,832,108 | 6,252,054 |

Le combustible consumé, et ce qu'il a coûté, a été déterminé comme suit depuis 1907 :—

| Année. | Tonnes. | Coût. |
|---|---|---|
| | | $ |
| 1907 | 5,608,954 | 15,137,504 |
| 1908 | 5,970,791 | 17,718,468 |
| 1909 | 6,832,108 | 17,544,449 |
| 1910 | 6,252,054 | 18,570,393 |

Du coût ci-dessus mentionné en 1910, $16.832,817.

Le combustible consumé par chaque catégorie de locomotives par 100 milles, ainsi que le coût, sont indiqués dans le relevé suivant :—

| Catégorie de locomotives. | Combustible consumé par 100 milles. | | | | Coût du comb. par 100 milles. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | $ | $ | $ | $ |
| Marchandises | 7·29 | 7·84 | 8·85 | 7·62 | 19·61 | 23·20 | 22·65 | 22·48 |
| Voyageurs | 4·57 | 4·74 | 5·68 | 4·71 | 12·29 | 14·03 | 14·54 | 13·89 |
| Trains mixtes | 4·05 | 4·73 | 5·67 | 4·73 | 10·89 | 14·00 | 14·51 | 13·95 |
| Garage | 3·76 | 4·00 | 5·01 | 3·98 | 10·11 | 11·84 | 12·82 | 11·74 |
| Construction | 4·54 | 4·69 | 4·14 | 3·94 | 12·21 | 13·88 | 10·59 | 11·62 |

## ACCIDENTS.

Il y a eu en 1910, 615 personnes de tués par les chemins de fer du Canada et 2,139 de blessées. Comparativement à 1909 il y a 110 tués de plus et 47 blessés de moins.

De nombre ci-dessus 524 furent tués et 1,441 blessés par la mise en mouvement des trains, et 91 furent tués et 698 blessés par d'autres causes.

Il y eut une personne de tuée par 598,243 voyageurs et une de blessée par 132,943 à la suite du mouvement des trains.

Les statistiques de l'année donnent le résultat suivant :—

| — | Mouvement des trains. | | Non-mouvement des trains. | |
|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| Voyageurs | 60 | 270 | 2 | 9 |
| Employés | 214 | 926 | 81 | 679 |
| Sur la voie, mais en contravention de la loi | 175 | 148 | ..... | ..... |
| Sur la voie, mais non en contravention de la loi | 74 | 77 | ..... | ..... |
| Commis des postes | 1 | 20 | 8 | 10 |
| Total | 524 | 1,441 | 91 | 698 |

Grand total: 615 tués et 2,139 blessés.

Des détails relatifs aux accidents par les chemins de fer se trouvent au tableau No. 16.

Le tableau suivant établit la comparaison dans les accidents résultant du mouvement des chemins de fer durant les quatre dernières années :—

| — | Tués. | | | | Blessés. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
| Voyageurs | 70 | 28 | 36 | 60 | 352 | 345 | 281 | 270 |
| Employés | 249 | 224 | 182 | 214 | 1,126 | 1,793 | 897 | 926 |
| Sur la voie, mais en c. de la loi | 195 | 156 | 190 | 175 | 125 | 120 | 95 | 148 |
| Sur la voie, mais non en c. de la loi | 70 | 22 | 67 | 74 | 88 | 59 | 89 | 77 |
| Commis des postes | 3 | 16 | ..... | 1 | 7 | 3 | 25 | 20 |
| Autres personnes | 11 | 3 | 3 | ..... | 454 | 27 | 17 | ..... |
| Total | 598 | 449 | 478 | 524 | 2,152 | 2,347 | 1,404 | 1,441 |

| Causes—Accidents aux voyageurs. | Tués. | | | | Blessés. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
| Collisions | 26 | 2 | 6 | 2 | 93 | 88 | 83 | 31 |
| Déraillements | 21 | 8 | 1 | 44 | 127 | 131 | 99 | 126 |
| Rupture des trains | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 1 | ..... | 2 |
| Tombant des trains, wagons, etc. | 2 | 6 | 11 | 3 | 36 | 20 | 11 | 28 |
| S'tant à bord ou en bas des t. etc. | 10 | 6 | 14 | 8 | 38 | 50 | 57 | 43 |
| Frappés aux passages à niveau | 4 | ..... | 1 | ..... | 7 | ..... | ..... | 1 |
| " aux stations | 4 | 3 | 1 | 1 | 3 | 5 | 5 | 4 |
| " ailleurs | ..... | 2 | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Autres causes | 3 | 1 | 2 | 1 | 44 | 49 | 25 | 33 |
| Total | 70 | 28 | 36 | 60 | 352 | 345 | 281 | 270 |

Accidents aux employés résultant des causes suivantes :—

| Causes—accidents aux employés. | Tués. | | | | Blessés. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
| Attelant ou dételant | 34 | 20 | 18 | 17 | 141 | 183 | 125 | 139 |
| Collisions | 46 | 25 | 40 | 19 | 135 | 80 | 86 | 56 |
| Déraillements | 12 | 15 | 15 | 47 | 56 | 60 | 65 | 58 |
| Rupture des trains | 2 | 1 | ..... | ..... | 16 | 11 | 9 | 6 |
| Locomotives ou wagons brisés | 1 | 1 | 1 | ..... | 6 | 16 | 6 | 19 |
| T'bant d. tr., d. locom. ou d. wag. | 32 | 32 | 28 | 23 | 186 | 185 | 142 | 165 |
| S'tant à b. ou en b. d. tr., lo. o. w. | 7 | 8 | 9 | 24 | 66 | 108 | 95 | 98 |
| Frappés par les trains, etc. | 85 | 81 | 53 | 62 | 130 | 116 | 88 | 78 |
| Obstructions au-dessus de la voie | 2 | 3 | ..... | 1 | 13 | 14 | 11 | 25 |
| Autres causes | 28 | 16 | 18 | 21 | 377 | 340 | 270 | 282 |
| Total | 249 | 224 | 182 | 214 | 1,126 | 1,113 | 897 | 926 |

Tous ces accidents se répartissent parmi les classes suivantes d'employés :—

| Employés. | Tués. | | | | Blessés. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
| Proposés aux trains | 149 | 109 | 113 | 103 | 791 | 790 | 693 | 610 |
| Cantonniers | 53 | 36 | 37 | 70 | 104 | 307 | 71 | 136 |
| Aiguilleurs, gardiens, etc. | 7 | 11 | 3 | 9 | 47 | 40 | 27 | 25 |
| Employés aux gares | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 66 | 10 | 6 |
| Employés aux ateliers | 9 | 11 | 7 | 4 | 16 | 284 | 16 | 41 |
| Employés du télégraphe | ..... | 2 | ..... | ..... | 3 | 4 | 3 | 3 |
| Autres employés | 28 | 51 | 20 | 26 | 167 | 312 | 77 | 105 |
| Total | 249 | 224 | 182 | 214 | 1,121 | 1,793 | 897 | 926 |

Durant l'année écoulée il y a eu un employé de trains de tué par 199 personnes, et un de blessé par 33.

En 1910 il y eu un cantonnier de tué par 550 et un de blessé par 98 personnes.

Il paraîtrait, toutefois qu'en 1910 ce fut la position de préposé aux aiguilles qui était la plus périlleuse car il en eut un de tué par 181 employés durant l'année et un de blessé par 65 personnes.

Les accidents résultant d'autres causes que celle du mouvement des trains, locomotives ou wagons se sont produits chez les classes suivantes :—Voyageurs, 2 tués, 9 blessés; employés de gare, 1 tué, 68 blessés ; employés d'atelier, 1 tué, 218 blessés ; cantonniers, 56 tués, 169 blessés ; autres employés, 23 tués, 224 blessés ; et autres personnes, 8 tuées et 10 blessées.

### ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU.

Il a été pris durant l'année un soin minutieux pour obtenir de plus amples données relatives aux accidents aux passages à niveau et les chiffres obtenus sont ajoutés à ceux des deux années précédentes :—

| Accidents aux passages à niveau. | Tués. | | | Blessés. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1908. | 1909. | 1910. | 1908. | 1909. | 1910. |
| Urbains | 30 | 33 | 28 | 35 | 41 | 45 |
| Ruraux | 21 | 43 | 35 | 33 | 31 | 16 |
| Total | 51 | 76 | 63 | 68 | 72 | 61 |

Voici comment se résument les accidents de chemins de fer survenus depuis 1888 :

| Année. | Voyageurs. | | Employés. | | Autres personnes. | | Total. | | Voyageurs. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tuées. | Blessées. | Tués. | Blessés. | Un tué par chaque. | Un blessé par chaque. |
| 1888 | 20 | 70 | 107 | 619 | 104 | 86 | 213 | 775 | 534,931 | 152,837 |
| 1889 | 37 | 103 | 89 | 637 | 84 | 135 | 210 | 875 | 328,408 | 117,971 |
| 1890 | 11 | 52 | 83 | 682 | 124 | 101 | 218 | 835 | 1,165,569 | 246,562 |
| 1891 | 13 | 105 | 65 | 582 | 118 | 131 | 193 | 818 | 1,017,120 | 125,929 |
| 1892 | 14 | 43 | 110 | 697 | 109 | 139 | 233 | 879 | 966,672 | 314,730 |
| 1893 | 11 | 57 | 72 | 331 | 133 | 120 | 216 | 708 | 1,238,002 | 238,912 |
| 1894 | 12 | 64 | 67 | 521 | 132 | 107 | 211 | 694 | 1,205,208 | 225,976 |
| 1895 | 9 | 47 | 51 | 489 | 127 | 122 | 187 | 658 | 1,554,175 | 297,608 |
| 1896 | 11 | 62 | 46 | 446 | 104 | 111 | 161 | 619 | 1,346,400 | 238,877 |
| 1897 | 7 | 70 | 76 | 579 | 130 | 158 | 213 | 807 | 2,310,191 | 231,019 |
| 1898 | 5 | 72 | 98 | 862 | 167 | 163 | 270 | 1,097 | 3,688,809 | 256,167 |
| 1899 | 20 | 119 | 119 | 882 | 145 | 184 | 284 | 1,185 | 956,668 | 160,784 |
| 1900 | 7 | 131 | 123 | 941 | 195 | 245 | 325 | 1,303 | 3,071,453 | 164,123 |
| 1901 | 16 | 134 | 118 | 970 | 183 | 213 | 317 | 1,317 | 1,149,108 | 137,207 |
| 1902 | 19 | 177 | 146 | 930 | 165 | 221 | 330 | 1,328 | 1,088,419 | 116,836 |
| 1903 | 53 | 258 | 186 | 956 | 181 | 239 | 420 | 1,453 | 417,900 | 85,848 |
| 1904 | 25 | 232 | 192 | 214 | 178 | 259 | 395 | 705 | 945,630 | 101,899 |
| 1905 | 35 | 244 | 206 | 920 | 227 | 193 | 468 | 1,357 | 722,535 | 103,642 |
| 1906 | 16 | 231 | 139 | 893 | 206 | 241 | 361 | 1,365 | 1,749,361 | 121,168 |
| 1907 | 70 | 352 | 249 | 1,126 | 268 | 220 | 587 | 1,698 | 459,104 | 91,299 |
| 1908 | 28 | 345 | 224 | 1,113 | 197 | 209 | 449 | 2,347 | 1,215,893 | 98,681 |
| 1909 | 36 | 281 | 182 | 897 | 260 | 226 | 478 | 1,404 | 907,869 | 116,311 |
| 1910 | 60 | 270 | 214 | 926 | 250 | 245 | 524 | 1,441 | 598,243 | 132,943 |

## PASSAGES À NIVEAU.

Des renseignements ont été pris durant l'année au sujet des passages à niveau et des comptes rendus complets ont été reçus de nouveau. Le but était de préciser d'une façon définie, (1) le nombre de ces passages, (2) le nombre de passages protégés, (3) comment ils sont protégés, et (4) le nombre de ces passages protégés ou non protégés dans les campagnes ou dans les cités et villes.

Les rapports de 1909 et 1910 ont relevé les faits suivants :—

| | Passages protégés. | | Passages non-protégés. | |
|---|---|---|---|---|
| | 1909. | 1910. | 1909. | 1910. |
| Urbains | 587 | 630 | 1,767 | 1,902 |
| Ruraux | 492 | 557 | 15,426 | 16,923 |
| Total | 1,079 | 1,187 | 17,193 | 18,825 |

Il est à remarquer qu'il y a eu une augmentation sensible durant l'année, dans le nombre des passages à niveau protégés.

Quant aux moyens adoptés pour effectuer cette protection, le sommaire suivant donne les faits à ce sujet :—

| Passages—Nature de la protection. | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | Ruraux. | Urbains. | Ruraux. | Urbains. |
| Barrières | 34 | 153 | 28 | 133 |
| Passages supérieurs | 190 | 110 | 220 | 125 |
| Passages inférieurs | 213 | 166 | 229 | 171 |
| Cloches | 39 | 77 | 64 | 83 |
| Gardiens | 16 | 101 | 16 | 118 |
| Total | 492 | 587 | 557 | 630 |

Il est encourageant de constater que les passages protégés ont été sensiblement augmentés en nombre, en enlevant les passages à niveau et en les remplaçant par des passages supérieurs et des passages inférieurs Il a été en outre opéré une amélioration matérielle dans le nombre des intersections de grandes routes où un système de cloches fut installé.

## EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Il y avait 123,768 employés dans le service des chemins de fer en Canada au 30 juin,—soit une diminution de 1,427 comparativement à 1909.

Attendu que l'année 1910 fut une époque d'expansion remarquable dans les opérations de chemins de fer, le nombre des employés ci-dessus doit surprendre quelque peu. On perçoit cependant l'explication dans le système de computer les chiffres. Les compagnies de chemins de fer sont tenues de faire un compte rendu du nombre des employés réellement à leur service le 30 juin, et ceci a conduit à de nombreux changements. Ce n'est pas une méthode satisfaisante, mais c'était à peu près la seule qui pouvait être adoptée afin de ne pas encombrer les rapports des chemins d'un surcroît de travail difficile et dispendieux.

Il y eut en 1910, 16,709 employés travaillant aux opérations extérieures, auxquels il fut payé durant l'année $5,169,922.58 en gages.

Un meilleur compte rendu de la situation de la main-d'œuvre se trouve dans les chiffres qui ont rapport au coût. Ces chiffres comprennent toute l'année. Les statistiques des quatre dernières années sont comme suit :—

| Employés. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Salaires et gages | 58,719,493 | 60,376,607 | 63,216,662 | 67,167,793 |

Ceci démontre une gradation ascendante du coût, ce qui donne une augmentation de 14.4 pour cent dans quatre ans, et de ce calcul les principaux facteurs sont traités comme s'appliquant à toute l'année, plutôt que de s'arrêter à ceux qui ne s'appliquent qu'à une date déterminée.

Les statistiques du nombre et des classes des employés donnent le résultat suivant:—

| Employés de chemins de fer. | 1907. | | 1908. | | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Par 100 milles de ligne. | No. | Par 100 milles de ligne. | No. | Par 100 milles de ligne. | No. | Par 100 milles de ligne. |
| Officiers supérieurs | 336 | 2 | 318 | 1 | 328 | 1 | 372 | 2 |
| Autres officiers | 461 | 2 | 526 | 2 | 574 | 2 | 718 | 3 |
| Commis de bureaux | 4,214 | 19 | 4,795 | 21 | 5,967 | 25 | 6,835 | 28 |
| Chefs de gares | 2,536 | 11 | 2,522 | 11 | 2,624 | 11 | 2,879 | 12 |
| Autres employés de gares | 11,829 | 53 | 8,908 | 39 | 10,739 | 45 | 12,578 | 51 |
| Mécaniciens | 4,351 | 19 | 3,868 | 17 | 4,104 | 17 | 4,419 | 18 |
| Chauffeurs | 4,760 | 21 | 4,206 | 18 | 4,330 | 18 | 4,885 | 20 |
| Chefs de trains | 2,911 | 13 | 2,719 | 12 | 2,831 | 12 | 3,323 | 13 |
| Autres employés des trains | 8,261 | 36 | 7,507 | 33 | 8,178 | 34 | 7,946 | 32 |
| Machinistes | 2,486 | 11 | 2,759 | 12 | 3,294 | 14 | 2,935 | 12 |
| Charpentiers | 3,215 | 14 | 3,190 | 14 | 3,377 | 14 | 4,348 | 17 |
| Autres employés aux ateliers | 12,579 | 56 | 11,873 | 52 | 13,858 | 57 | 15,387 | 62 |
| Cantonniers chefs | 3,903 | 17 | 4,017 | 17 | 4,216 | 17 | 4,539 | 18 |
| Autres cantonniers | 30,614 | 136 | 20,068 | 87 | 28,401 | 118 | 30,131 | 122 |
| Aiguilleurs et gardiens, etc. | 2,364 | 11 | 1,849 | 8 | 1,624 | 7 | 1,628 | 7 |
| Télégraphistes | 2,987 | 13 | 2,686 | 12 | 2,899 | 12 | 2,985 | 12 |
| Employés du matériel roulant | 5,426 | 24 | 7,273 | 32 | 9,324 | 39 | 292 | 1 |
| Tous autres employés | 20,779 | 93 | 17,320 | 75 | 18,527 | 77 | 17,568 | 71 |
| Total | 124,012 | 551 | 106,404 | 463 | 125,195 | 520 | 123,768 | 501 |

La moyenne de la compensation de chaque jour par classes est indiquée au tableau suivant :—

| Employés. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Officiers supérieurs | 11 74 | 11 59 | 11 73 | 10 72 |
| Autres officiers | 4 11 | 4 63 | 4 59 | 4 73 |
| Commis de bureaux | 1 70 | 1 81 | 1 81 | 1 94 |
| Chefs de gares | 1 91 | 2 04 | 2 09 | 2 16 |
| Autres employés de gares | 1 56 | 1 71 | 1 65 | 1 65 |
| Mécaniciens | 3 89 | 4 53 | 4 13 | 4 12 |
| Chauffeurs | 2 42 | 2 50 | 2 52 | 2 53 |
| Chefs de trains | 3 20 | 3 30 | 3 31 | 3 30 |
| Autres employés des trains | 1 92 | 2 06 | 2 13 | 2 12 |
| Machinistes | 2 41 | 2 68 | 2 89 | 4 40 |
| Charpentiers | 2 09 | 2 19 | 2 23 | 2 52 |
| Autres employés aux ateliers | 1 99 | 2 16 | 2 33 | 2 19 |
| Cantonniers chefs | 2 06 | 2 25 | 2 15 | 2 18 |
| Autres cantonniers | 1 45 | 1 57 | 1 59 | 1 58 |
| Aiguilleurs et gardiens, etc. | 1 84 | 1 81 | 2 00 | 1 57 |
| Télégraphistes | 1 88 | 2 07 | 2 09 | 2 20 |
| Employés du matériel roulant | 1 18 | 1 10 | 1 26 | 2 19 |
| Tous autres employés | 1 81 | 1 87 | 1 95 | 1 95 |

Les appointements et gages payés durant les quatre dernières années ont été distribués comme suit dans les dépenses d'exploitation :—

| ——— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Voies et structures | 15,398,885 | 14,715,572 | 14,249,186 | 16,502,902 |
| Matériel | 12,161,917 | 13,008,104 | 14,623,930 | 14,775,782 |
| Dépenses du trafic | ..... | ..... | 5,353,607 | 1,313,980 |
| Administration des transports | 27,398,553 | 28,479,096 | 24,656,585 | 32,091,952 |
| Dépenses générales | 3,760,138 | 4,173,835 | 4,333,354 | 2,483,177 |
| Total | 58,719,493 | 60,386,607 | 63,216,662 | 67,167,793 |

## TAXATION.

Le compte des impôts de chemins de fer du Canada a été de $1,792,648.83 en 1810, soit une augmentation de $211,312.24, auprès de l'année précédente.

Le tableau suivant indique, par province, les impots perçus des chemins de fer durant les années 1909 et 1910 :—

| Provinces. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | $ cts. | $ cts. |
| Nouvelle-Ecosse | 926 54 | 16,762 66 |
| Nouveau-Brunswick | 782 79 | 1,298 35 |
| Ile-du-Prince-Edouard | 100 00 | 100 00 |
| Québec | 362,974 16 | 337,490 05 |
| Ontario | 764,620 56 | 747,004 78 |
| Manitoba | 128,082 84 | 92,476 48 |
| Alberta | 98,038 39 | 87,423 93 |
| Saskatchewan | 48,869 56 | 161,575 45 |
| Colombie-Britannique | 154,025 07 | 220,687 32 |
| Yukon | 6,020 90 | 5,896 64 |
| Opérations de l'extérieur | 16,895 78 | 121,933 17 |
| Total | 1,581,336 59 | 1,792,648 83 |

Les conditions statutaires concernant les impôts des chemins de fer dans les diverses provinces sont les suivantes :—

*Ontario.*—Section 6 de la loi intitulée "An Act to Supplement the Revenue of the Crown", sanctionnée le 14 avril dernier, dit :—

"Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer paiera une taxe de $60 par mille pour une seule voie, et si la ligne comprend deux voies ou plus, $20 par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou utilisée dans tout comté organisé ; et de $40 par mille pour une voie, ou, si la ligne comprend deux voies ou plus, de $10 par mille pour chaque voie additionnelle dans tout territoire non organisé en comté ; cependant toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer, soit par elle-même, soit conjointement avec tout autre chemin de fer loué par elle ou à elle loué, ou fusionné avec elle, ou avec lequel elle forme un réseau ne dépassant pas 150 milles d'un terminus à l'autre, paiera, au lieu de la dite taxe, une taxe de $15 par mille pour une seule voie, ou si la ligne comprend deux voies ou plus, de $5 par mille pour chaque voie additionnelle, et si le réseau de chemin de fer ne dépasse pas 30 milles d'un terminus à l'autre, de $10 par mille pour une seule voie et de $5 par mille pour chaque voie additionnelle.

"Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer urbain ou une partie d'un chemin de fer urbain dans une ville, pour le transport des voyageurs, paiera pour chaque mille de voie dans les limites de la ville une taxe de :—(*a*) $20 si son parcours ne dépasse pas 20 milles ; (*b*) de $35 si ce parcours dépasse 20 milles mais ne dépasse pas 30 milles ; (*c*) de $45 si ce parcours dépasse 30 milles mais ne dépasse pas 50 mille, et (*d*) de $50 si ce parcours dépasse 50 milles. Le parcours sera calculé sur la voie simple, chaque mille de double voie étant comté comme deux milles de voie simple ; mais en calculant le parcours, les aiguillages, voies d'évitement, voies conduisant dans les écuries ou remises à voitures, "Y" et courbes posées aux angles des rues et parties de la voie non utilisées généralement pour le transport des voyageurs ne seront pas comptés."

Dans l'Ontario, les municipalités imposent aussi des taxes aux chemins de fer.

*Québec.*—L'article 8 de la "Loi imposant des taxes sur des corporations commerciales, etc.", se lit comme suit :—

"Sur toute compagnie de chemin de fer possédant, exploitant ou employant, en totalité ou en partie , dans cette province, un chemin de fer à vapeur ou électrique, trente dollars par mille pour chaque ligne principale, pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, quinze dollars par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou employée comme susdit, et vingt dollars par mille pour chaque embranchement pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, dix dollars par mille pour chaque voie additionnelle."

Il existe aussi une taxe municipale dans la province de Québec.

*Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.*—Dans ces deux provinces, les chemins de fer ne sont assujettis à aucune espèces d'impôts.

*Manitoba.*—L'article 5 de l'Acte concernant la taxation des chemins de fer dit :—"Afin d'augmenter le revenu de la Couronne dans la province du Manitoba, toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement, ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer dans la dite province, paiera actuellement à la Couronne dans la province une part ou proportion des recettes brutes des dites compagnies de chemins de fer dans la province du Manitoba, comme suit : Pour et durant les années 1900, 1901 et 1902, 2 p. c. des recettes brutes de ces compagnies. Durant chacune des années après 1902, les sommes qui pourront être déterminées par le lieutenant-gouverneur en Conseil, n'excédant pas cependant 3 p. c. des recettes brutes des compagnies."

*Saskatchewan.*—L'article 3 de l'"Acte concernant la taxation des recettes des compagnies de chemin de fer" décrète ce qui suit :—

"Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan paiera, durant l'année mil neuf cent huit, et annuellement durant les années subséquentes, à la Couronne en cette province, la part ou proportion de ses recettes brutes provenant des dites lignes, ou des parties de ces lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan, qui pourra être déterminée par le lieutenant-gouverneur en Conseil, cette part ou proportion ne devant pas dépasser ce qui suit :—(*a*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis sept ans ou plus, 3 p.c. des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne ; (*b*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis cinq ans ou plus, mais moins de sept ans, 1½ p. c· de ces recettes brutes ; cependant, aucune taxe ne sera payable en vertu du présent acte sur les recettes brutes d'un chemin de fer ou embranchement avant que ce chemin de fer ou embranchement ait été exploité pendant cinq ans."

*Alberta.*—Les chemins de fer sont taxés à raison de 1 pour cent sur leur valeur réelle. En attendant qu'il y ait eu enquête à ce sujet, la loi suppose que cette valeur est de $20,000 par mille, et c'est sur cette base que les taxes ont été prélevées depuis deux ans.

# CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Il y a eu en 1910 un progrès remarquable dans les chemins de fer électriques.—Une augmentation considérable s'est développée dans le nombre de milles, le capital, les recettes et le trafic.

Le nombre des corporations qui ont fait rapport durant l'année a augmenté de 48 à 52. Une ou deux sont des provinces de l'ouest, là ou le développement des centres de population fait naître un besoin croissant des commodités de transport local.

Les classifications et tableaux ont été mis en vigueur en 1908 et sont maintenant bien compris des comptables. On peut s'y rapporter à l'effet de produire des statistiques satisfaisantes et utiles à mesure que l'exploitation se développe.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de rapport d'Edmonton cette année. La nouvelle ligne est en exploitation depuis 1909.

## NOMBRE DE MILLES.

Comparaison du nombre de milles entre les rapports de 1909 et ceux de 1910 :—

| Longueur des voies. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Longueur de première voie principale | 988·97 | 1,049·07 |
| Longueur de seconde voie principale | 215·05 | 242·39 |
| Longueur totale de la voie principale | 1,204·02 | 1,291·46 |
| Longueur des voies d'évitement et de garage | 83·62 | 91·39 |
| Total, calculé comme une seule voie | 1,287·65 | 1,382·85 |

On constatera qu'il y a eu 60.10 milles de première voie principale d'ajouter durant l'année, et 95.20 milles de voie totale.

Le nombre de milles de première voie principale depuis 1901 est indiqué au tableau suivant :—

| | |
|---|---|
| 1901 | 674·58* |
| 1902 | 557·59 |
| 1903 | 759·36 |
| 1904 | 766·50 |
| 1905 | 793·12 |
| 1906 | 813·74 |
| 1907 | 814·52 |
| 1908 | 992·03 |
| 1909 | 988·97 |
| 1910 | 1,047·07 |

*On a compris par erreur les doubles voies et les voies de garage.

Le capital en passif des compagnies de chemins de fer a augmenté de $91,604,989 en 1909 à $102,044,979 en 1910.—L'accroissement depuis 1907 se totalise donc à $27,386,157.

Relevé des faits pour les quatre dernières années :—

| ——— | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Actions | 43,491,746 | 50,295,266 | 51,946,433 | 58,653,826 |
| Dette garantie par des obligations | 31,166,976 | 37,114,619 | 39,658,556 | 43,391,153 |
| Total | 74,658,722 | 87,409,885 | 91,604,989 | 102,044,979 |

Les subsides provenant des gouvernements et des municipalités se montent à $493,346.—Ce montant n'est pas inclus dans les chiffres ci-dessus :—

## RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes pour 1910 ont été de $17,100,789.48, soit une augmentation de $2,275,852.93 sur 1909.

Les sources de revenu pour 1910 furent comme suit :—

| | $ cts. |
|---|---|
| RECETTES SURVENANT DES WAGONS.— | |
| Wagons voyageurs | 16,145,994 72 |
| Wagons marchandises | 575,536 84 |
| Postes et messageries | 68,604 11 |
| Recettes d'autres wagons | 51,241 07 |
| Total des recettes de wagons | 16,821,376 74 |
| RECETTES DIVERSES.— | |
| Annonces | 45,659 15 |
| Loyer de bâtisses, etc | 18,465 22 |
| Loyer de voies | 17,302 28 |
| Loyer de matériel | 17,045 21 |
| Vente de force motrice | 29,217 55 |
| Autres recettes | 151,723 33 |
| Total des recettes diverses | 279,412 74 |
| Recettes brutes provenant de l'exploitation | $17,100,789.48 |

Suit une comparaison des recettes brutes depuis 1907 :—

| Recettes brutes provenant des wagons. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ |
| Wagons voyageurs | 12,013,421 | 13,233,724 | 14,080,755 | 16,125,944 72 |
| Wagons marchandises | 344,367 | 346,021 | 386,092 | 575,536 84 |
| Postes et messageries | 41,951 | 54,883 | 110,452 | 68,604 11 |
| Autres recettes | 233,190 | 372,421 | 34,185 | 51,241 07 |
| Total | 12,630,430 | 14,007,049 | 14,611,484 | 16,821,376 74 |

Dans la préparation d'un bilan pour l'année il n'est pas praticable de séparer certains comptes et faire accorder de près les chiffres avec ceux du relevé ci-dessus. La difficulté se présente à l'égard des compagnies qui exploitent le transport par voie ferrée de concert avec l'éclairage et la vente de force motrice, etc., etc. Ceci étant établi il s'en suit le bilan suivant :—

| | $ cts. | $ cts. |
|---|---|---|
| RECETTES ET REVENUS.— | | |
| Recettes brutes provenant de l'exploitation | | 17,076,123 62 |
| Revenus divers | | 1,382,692. 15 |
| | | 18,458,815 77 |
| Frais d'exploitation | 10,121,780 67 | |
| DÉDUCTION DU REVENU.— | | |
| Taxes | 1,311,953 65 | |
| Intérêt sur dette garantie | 1,449,152 48 | |
| Intérêt sur dette flottante | 156,546 16 | |
| Autres déductions | 36,106 97 | |
| | | 13,075,539 93 |
| Revenu net | | 5,383,275 84 |

La différence directe entre les recettes et les frais d'exploitation a été de $8,337,-035.10 auxquels peuvent être ajoutés $1,543,892.65 comme total des déficits rapportés de quatorze corporations. En d'autres termes les recettes réelles de $9,572,315.31 ont été diminuées par ce montant.

Une comparaison des déductions sur les recettes entre 1909 et 1910, donne le résultat suivant :—

| —— | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | $ | $ |
| Taxes | 843,959 12 | 1,311,953 65 |
| Intérêt sur dette garantie | 1,213,142 24 | 1,449,152 48 |
| Intérêt sur dette flottante | 104,573 13 | 156,546 16 |
| Autres déductions | 36,631 99 | 36,106 97 |
| Total | 2,198,306 48 | 2,953,759 26 |

Les frais d'exploitations pour l'année s'élèvent à $10.139,070.39 et sont classifiés comme suit :—

| | $ c. |
|---|---|
| Entretien des voies et édifices | 797,895 03 |
| " du matériel | 1,532,542 87 |
| Exploitation d'outillage de force motrice | 1,586,927 37 |
| " des wagons | 4,814,761 63 |
| En général | 1,406,943 49 |
| Total | 10,139,070 39 |

Les frais d'exploitation pour 1910 équivalaient à 59·29 pour cent des recettes brutes, contre 59·93 en 1909.

Ci-suit une comparaison des frais d'exploitation entre 1909 et 1910 :—

| | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c. |
| Entretien des voies et structures— | | |
| Voies | 386,646 54 | 590,363 28 |
| Lignes électriques | 94,249 33 | 152,874 47 |
| Bâtiments et agencements | 50,241 32 | 54,657 28 |
| Entretien du matériel— | | |
| Matériel à vapeur | 18,008 61 | 38,305 93 |
| Matériel électrique | 36,682 74 | 45,148 10 |
| Wagons | 405,497 36 | 692,276 38 |
| Matériel électrique des voitures | 321,050 88 | 481,301 83 |
| Matériels divers | 48,317 04 | 58,815 63 |
| Frais divers des ateliers | 39,608 67 | 202,591 58 |
| Transports—Fonctionnement du matériel, force motrice— | | |
| Salaires attachés au matériel de force motrice | 127,015 19 | 178,389 69 |
| Combustible pour matériel de force motrice | 184,719 72 | 271,410 36 |
| Eau " " | 20,818 00 | 21,398 33 |
| Huile et chiffons " " | 8,262 43 | 10,538 93 |
| Fournitures et dépenses diverses | 26,124 49 | 17,916 34 |
| Louage de force motrice | 686,128 63 | 1,087,273 72 |
| Transports—Service des voitures— | | |
| Surintendance | 130,475 58 | 192,567 60 |
| Salaires des conducteurs | 1,181,244 60 | 1,749,916 70 |
| Salaires des mécaniciens | 1,150,002 77 | 1,697,096 68 |
| Salaires, employés divers attachés au service des voitures | 121,009 71 | 152,950 35 |
| Salaires, employés des garages | 307,351 76 | 393,998 76 |
| Service des fournitures des voitures | 53,713 15 | 94,486 16 |
| Dépenses diverses, service des voitures | 75,940 59 | 183,526 94 |
| Louage de matériel | 25,988 40 | 42,136 56 |
| Nettoyage et sablage des voies | 26,703 64 | 65,200 30 |
| Enlèvement des neiges et glaces | 100,154 28 | 238,881 58 |
| Dépenses générales— | | |
| Appointements des hauts fonctionnaires | 153,665 61 | 236,575 70 |
| Appointements des commis | 154,213 54 | 202,712 98 |
| Impressions et papeterie | 28,157 11 | 33,634 34 |
| Dépenses diverses de bureau | 32,422 53 | 44,336 11 |
| Dépenses des magasins | 20,133 95 | 33,841 10 |
| Dépenses des écuries | 17,059 38 | 30,817 44 |
| Publicité et réclame | 55,343 96 | 47,411 04 |
| Dépenses diverses générales | 151,399 58 | 133,752 32 |
| Dommages | 201,877 48 | 342,120 26 |
| Frais de justice—dommages | 19,147 15 | 8,784 32 |
| Frais divers de justice | 26,764 29 | 54,336 64 |
| Loyers de terrains et bâtiments | 15,628 20 | 20,936 74 |
| Loyers de voies et termini | 73,087 18 | 98,753 70 |
| Assurance | 85,235 41 | 118,930 80 |

## SERVICE PUBLIC.

Durant l'année 360,964,876 voyageurs ont été transportés par les chemins de fer électriques, auxquels on peut ajouter 99,227,824 voyageurs de correspondance, ce qui fait un total de 460,192,700.

Il a été transporté 852,294 tonnes de marchandises. On n'a pas pu obtenir les chiffres à ce sujet en 1909 à cause d'une omission dans le tableau, mais comparativement à 1908 le trafic indique une augmentation de 119,819 tonnes.

L'état suivant indique l'augmentation dans le mouvement des voyageurs depuis 1901 :—

| | |
|---|---|
| 1901 | 120,934,656 |
| 1902 | 137,681,402 |
| 1903 | 155,662,812 |
| 1904 | 181,689,998 |
| 1905 | 203,467,317 |
| 1906 | 237,655,074 |
| 1907 | 273,999,404 |
| 1908 | 299,099,309 |
| 1909 | 314,026,671 |
| 1910 | 360,964,876 |

Le nombre de milles parcourus dans la poursuite du trafic ci-haut a été de 65,249,-561, dont 889,561 avaient trait aux marchandises, postes et messageries. Le nombre total de milles parcourus en 1909 a été de 60,152,846.

## MATÉRIEL.

Les comparaisons suivantes indiquent ce qui a été ajouté au matériel en 1910.

| — | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| Wagons fermés | 1,689 | 1,795 |
| " ouverts | 1,017 | 994 |
| " mixtes | 337 | 337 |
| " marchandises | 152 | 282 |
| " postes, messageries et bagages | 20 | 25 |
| " mixtes, voyageurs et marchandises | 7 | 7 |
| " travaux | 85 | 87 |
| Chasse-neige | 54 | 62 |
| Balayeurs | 90 | 97 |
| Divers | 93 | 103 |
| Total | 3,544 | 3,789 |

## EMPLOYÉS.

Le nombre des employés a augmenté de 10,557 en 1909 à 11,390 en 1910, une augmentation de 883.

Le total global des salaires et gages de l'année a été de $6,316,776.20 ce qui équivalait à 62.30 pour cent du total des frais d'exploitation.

La distribution des employés, par divisions en 1909 et 1910 a été comme suit :—

| — | 1909. | 1910. |
|---|---|---|
| Administration générale— | | |
| Hauts fonctionnaires | 132 | 150 |
| Commis de bureaux | 413 | 553 |
| Entretien— | | |
| Surintendants | 72 | 71 |
| Autres employés | 3,548 | 3,633 |
| Transports— | | |
| Surintendants | 100 | 102 |
| Autres employés | 6,292 | 6,881 |
| Total | 10,557 | 11,390 |

## ACCIDENTS.

Le relevé des accidents pour l'année indique qu'il y a eu 95 personnes de tuées et 2,538 de blessées. Il y a eu 27 personnes de tuées de plus qu'en 1909 et 399 blessées aussi en plus.

Les accidents en 1909 et en 1910 étaient réparties comme suit :

| — | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| Voyageurs | 11 | 1,303 | 14 | 1,595 |
| Employés | 7 | 218 | 13 | 227 |
| Autres | 50 | 618 | 68 | 716 |
| Total | 68 | 2,139 | 95 | 2,538 |

## RÉSUMÉS.

La compilation de données statistiques depuis 1901 permet d'établir des comparaisons :—

| — | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. |
|---|---|---|---|---|---|
| Total du nombre de milles | *674·58 | 557·59 | 759·36 | 766·50 | 793·12 |
| Capital versé | $39,076,018 | $41,593,063 | $47,096,45 | $50,399,188 | $61,033,321 |
| Recettes brutes | $5,768,283 | 6,486,438 | 7,233,677 | 8,453,609 | 9,357,125 |
| Recettes nettes | $2,333,120 | 2,683,583 | 2,760,819 | 3,127,092 | 3,438,931 |
| Recettes—voyageurs | $5,529,687 | 6,195,915 | 6,888,409 | 8,082,373 | 8,932,913 |
| " marchandises | $95,082 | 127,917 | 164,188 | 182,143 | 216,022 |
| " malles et messageries | $33,135 | 15,952 | 20,276 | 30,738 | 31,753 |
| " autres sources | $110,377 | 146,652 | 160,803 | 158,353 | 176,435 |
| Total des frais d'exploitation | $3,435,162 | 3,802,855 | 4,472,858 | 5,326,516 | 5,918,194 |
| Entretien de la voie et des bâtiments | $310,892 | 445,837 | 481,236 | 606,146 | 629,656 |
| Coût de la force motrice | $502,101 | 541,087 | 777,201 | 1,377,199 | 1,240,001 |
| Entretien des wagons | $322,700 | 353,891 | 606,602 | 659,213 | 747,073 |
| Frais généraux et d'exploitation | $2,299,468 | 2,462,038 | 2,607,817 | 2,683,957 | 3,301,462 |
| Total du nom. de milles parc. p. les wag. | 31,750,754 | 35,833,841 | 38,028,529 | 42,066,124 | 45,959,101 |
| Voyageurs transportés | 120,934,656 | 135,681,402 | 155,662,812 | 181,689,998 | 203,467,317 |
| Tonnes de marchandises transportées | 287,926 | 266,182 | 371,286 | 400,161 | 510,350 |

*On a inclus par erreur dans ce chiffre les doubles voies et les garages.

| — | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|
| Total du nombre de milles | 813·74 | 814·52 | 992·03 | 988·97 | 1,047·07 |
| Capital versé | $63,857,967 | 73,567,795 | 87,903,231 | 91,604,989 | 102,044,979 |
| Recettes brutes | $10,966,871 | 12,630,430 | 14,007,049 | 14,611,484 | 17,100,789 |
| Recettes nettes | $4,291,834 | 4,971,624 | 5,311,170 | 4,962,501 | 5,383,276 |
| Recettes—voyageurs | $10,438,000 | 12,013,421 | 13,233,724 | 14,080,755 | 16,125,995 |
| " marchandises | $288,105 | 344,367 | 346,021 | 386,092 | 575,537 |
| " malles et messageries | $35,041 | 41,951 | 54,883 | 110,452 | 68,604 |
| " autres sources | $205,724 | 233,190 | 372,421 | 34,185 | 51,241 |
| Total des frais d'exploitation | $6,675,037 | 7,373,251 | 8,695,880 | 8,885,235 | 10,121,781 |
| Entretien de la voie et des bâtiments | $608,767 | 765,684 | 912,929 | 643,135 | 797,895 |
| Coût de la force motrice | $1,242,075 | 1,412,358 | 1,803,723 | 1,445,227 | 1,586,927 |
| Entretien des wagons | $894,460 | 1,060,783 | 1,118,925 | 1,184,287 | 4,814,762 |
| Frais généraux et d'exploitation | $3,929,733 | 4,498,424 | 4,860,303 | 5,612,041 | 1,406,943 |
| Total du nom. de milles parc. p. les wag. | 50,618,836 | 53,361,227 | 56,964,881 | 60,152,846 | 65,249,166 |
| Voyageurs transportés | 237,655,074 | 273,999,404 | 299,099,309 | 314,026,671 | 360,964,876 |
| Tonnes de marchandises transportées | 506,024 | 479,731 | 732,475 | ..... | 852,294 |

## ACCIDENTS.

| Année. | Tués. | | | | Blessés. | | | | Voyageurs. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Employés. | Autres. | Total. | Voyageurs. | Employés. | Autres. | Total. | Nombre transportés. | Tués, un par | Blessés, un par |
| 1901 | 3 | 1 | 11 | 15 | 158 | 58 | 98 | 314 | 120,934,656 | 40,311,552 | 255,137 |
| 1902 | 9 | 1 | 22 | 32 | 410 | 33 | 120 | 563 | 137,681,402 | 15,297,933 | 335,808 |
| 1903 | 10 | 7 | 22 | 39 | 504 | 62 | 212 | 778 | 155,662,812 | 15,566,281 | 308,855 |
| 1904 | 10 | 3 | 40 | 53 | 508 | 64 | 272 | 844 | 181,689,998 | 18,168,999 | 357,657 |
| 1905 | 30 | 3 | 23 | 56 | 862 | 87 | 347 | 1,296 | 203,467,317 | 6,782,243 | 236,041 |
| 1906 | 11 | 2 | 34 | 47 | 1,085 | 127 | 441 | 1,653 | 237,655,074 | 21,605,006 | 219,327 |
| 1907 | 27 | 7 | 37 | 71 | 988 | 216 | 532 | 1,736 | 273,999,404 | 10,148,126 | 277,327 |
| 1908 | 18 | 6 | 43 | 67 | 1,156 | 188 | 539 | 1,883 | 299,099,309 | 16,616,628 | 258,736 |
| 1909 | 11 | 7 | 50 | 68 | 1,303 | 218 | 618 | 2,139 | 314,026,671 | 28,547,879 | 241,001 |
| 1910 | 14 | 13 | 68 | 95 | 1,595 | 227 | 716 | 2,538 | 360,964,876 | 25,783,205 | 226,310 |

On trouvera les détails concernant les faits suivants dans les tableaux formant corps du rapport ci-joint.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

*Contrôleur des statistiques.*

# STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1910.

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Alberta Railway and Irrigation Co. | De Lethbridge, district d'Alberta, T. N.-O. jusqu'à Coutts, frontière intern., larg. de voie, 4 pds 8½ p. s. | 64·61 | |
| | Aussi 3e rail sur 20 milles, formant une larg. de 3 pds. de Stirling à Cardston | 47·21 | |
| | | | 111·82 |
| Albert méridion. (abandonné) | Embranch. Harvey, de la Jonction à Alma, N.-B. | 16·00 | |
| | Embranch. Harvey, d'Albert à Harvey-Bank, N.-B. | 3·00 | |
| | | | 19·00 |
| Algoma Central et Baie-d'Hudson | Du Saut-Ste-Marie à Chippewa—Ligne-mère | 69·35 | |
| | Embranch.—De Michipicoten à Helen Mines | 10·29 | |
| | " —De Josephine-Junct. à Josephine Mine | 10·00 | |
| | | | 89·64 |
| Atlantique, Québec et Occidental | Paspébiac à Newport | ..... | 35·00 |
| Baie des Chaleurs dans le réseau de l'Atlantique et du lac Supérieur | De la station Matapédia, s. l'Int. à Paspébiac, 100 milles | ..... | 100·00 |
| Ch. d. f. d. la Baie-de-Quinté. | De Deseronto à Bannockburn | 76·00 | |
| | " à l'ouest de Deseronto | 2·00 | |
| | De Yarker à Sydenham | 11·37 | |
| | | | 89·3 |
| Bedlington et Nelson | De la frontière internationale à Port Hill à la jonction du ch. de f. C.-P. à Creston, et de la jonction avec le ch. de fer C.-P. à Sirdar, jusqu'à Kuscomok | ..... | 15·30 |
| Beersville Coal and Railway Co. (mainten. North Shore) | d'Adamsville à Mount-Carlyle | ..... | 8·63 |
| Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson | De la frontière internationale à Bannerman jusqu'à Brandon, Man | ..... | 69·45 |
| Bessemer et Baie-Barry | ..... | ..... | 5·00 |
| Yukon britannique | De White-Pass à l'embranchement de White-Horse et cet embranchement | ..... | 90·32 |
| Bouctouche et Moncton | De Moncton, sur le ch. de fer Int., à Bouctouche, N.-B. | ..... | 32·00 |
| Brockville, Westport et Nord-Ouest | De Brockville à Westport, Ont. | ..... | 45·00 |
| Bruce-Mines et Algoma | De la ville de Bruce-Mines à Rock-Lake Mine | ..... | 17·28 |
| Canada-Atlantique, y compris ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, maintenant dans le réseau du Grand-Tronc | De la ville d'Ottawa au raccordement avec le G.-T. à Lacolle et à la frontière des E.-U. Traverse le Saint-Laurent au pont du Côteau. Se relie au G.-T. au Côteau et à Lacolle, et à Ottawa jusqu'à Depôt-Harbour, lac Huron, près de Parry-Sound | ..... | 396·41 |
| Comtés Centre Loué au Canada Atlantique | De Glen-Robertson, sur le Canada Atlantique, à Hawkesbury, Ont | 22·24 | |
| | De South-Indian, sur le Can.-Atlantique, à Rockland. | 16·25 | |
| | | | 38·4 |
| Canadian-Northern | De Port-Arthur à la rivière à La-Pluie | 286·90 | |
| | De la frontière internationale à Winnipeg | 108·00 | |
| | De Beaver à Edmonton | 751·36 | |
| | Embranch. de Stanley-Junction à Gunflint-Lake | 66·90 | |
| | " Carman-Junction à Somerset | 78·60 | |
| | " Neepawa-Junction à McCreary-Junction | 70·40 | |
| | " Gilbert-Plains-Junction à Prince-Albert | 360·60 | |
| | " Sifton-Junction à Winnipegosis | 21·20 | |
| | " Emerson à South-Junction | 72·70 | |
| | " Winnipeg à voie de transfert | 9·96 | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Canadian-Northern—*Fin.* | Embranch.—Rossburn-Junction à Russell | 104·20 | |
| | " Greenway à Adelpha | 52·10 | |
| | " Arizona-Junction à Brandon-Junction | 77·00 | |
| | " Brandon-Junction à Carberry | 22·80 | |
| | " Oak-Point Junction à Oak Point | 60·40 | |
| | " Hartney à Virden | 37·40 | |
| | " Battleford à Battleford-Junction | 8·00 | |
| | " Brandon à Régina | 220·02 | |
| | " Edmonton-Junction à Mornville | 22 90 | |
| | " Edmonton à Stony-Plains | 21·40 | |
| | " Oakland à Tobogan | 17 30 | |
| | " Thunderhill-Junct. à l'extrém. de la voie. | 40·77 | |
| | " Dalmeny N. à l'extrémité de la voie | 28·13 | |
| | " Winnipeg jusque à près de Dundee | 8·70 | |
| Canada Coals and Railway Co., ci-devant Maritime R'way, Coal and Power Co. | " Saskatoon à l'extrémité ouest de la voie. | 127·38 | 2,675·12 |
| | Maccan Station, ch. de f. Int. à Joggins Coal Mine | ..... | 15·00 |
| Canada-Southern | Ligne-mère—Windsor, Ont., au pont suspendu | 226·18 | |
| | Emb. Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg | 16·83 | |
| | Embranch. St-Clair—St-Clair-Junction à Courtwright | 62 63 | |
| | Embr. de Fort-Erié—Fort-Erié à Welland-Junction | 17·50 | |
| | Embr. d'Erié à Niagara—Vieux Fort-Erié à Niagara. | 30·60 | |
| | Embr. Oil-Springs—Oil Springs à Oil-City | 5·50 | |
| Loué | Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia | 7·00 | |
| " | Leamington et St-Clair—Comber à Leamington | 15·95 | 382·19 |
| Canada Eastern, maintenant compris dans le ch. de fer Intercolonial | Ci-devant Northern and Western of New Brunswick. De Fredericton à Loggieville | 125·00 | |
| Pacifique-Canadien Possédé | Grande-ligne—Montréal à Vancouver | ..... | 2,909·50 |
| | Embranch.—De Dunmore à Crows-Nest | 209·60 | |
| | " Québec à Jonction St-Martin | 159·80 | |
| | " jonction des Piles aux Grandes Piles | 26·90 | |
| | " jonction de Berthier à Berthier | 2·10 | |
| | " jonction de Joliette à St-Félix | 16·60 | |
| | " jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme | 13·30 | |
| | " " " à St-Eustache. | 6·00 | |
| Montréal et Occidental | " St-Jérôme à Labelle | 66·90 | |
| | " jonction de St-Lin à St-Lin | 15·10 | |
| | " Stn Buckingham au vill. Buckingham | 3·20 | |
| C. d. f. Brockville et Ottawa. | " Carleton-Junction à Brockville | 44·90 | |
| | " Sudbury au Sault-Ste-Marie | 179·30 | |
| | " Sudbury aux Mines de cuivre | 5·60 | |
| | " Dyment à Ottamine | 6·90 | |
| | " Molson au Lac-du-Bonnet | 21·50 | |
| | " McGregor à Varcoe | 55·50 | |
| | " Whittier-Junction à Emerson | 63·80 | |
| | " Rugby-Junction à Manitou | 100·40 | |
| | " Rugby-Junction à Gimli | 56·10 | |
| | " Rosenfeldt à Gretna | 13·80 | |
| | " Rugby-Junction à Komarno | 45·80 | |
| | " Rudyard à Kaleida | 6·50 | |
| | Embranchement de Souris. Kenmay à Estevan | 156·20 | |
| | Glenboro' à Souris | 46·00 | |
| | Deloraine à Napinka | 18·60 | |
| | Embranch.—Schwitzer-Junction à Régina | 210·20 | |
| | " North-Portal à Pasqua | 160 30 | |
| Colonisation du Lac Témiscamingue | " New-Westminster-Junction à N.-Westminster | 8·20 | |
| | " Mattawa à Kippewa | 47·20 | |
| | " Mission-Junction à Sumas | 10·00 | |
| | " Revelstoke à Arrow-Head | 27·40 | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|---|
| Pacifique-Canadien—*Suite.* | | | | |
| Colonisation du lac Témiscamingue | Embranchements—Vancouver à Coal Harbour | | 1·20 | |
| | " Three Forks à Sandon | | 4·30 | |
| | " Wood Bay à Windy Gates | | 32·40 | |
| | " Cranbrook à Kimberly | | 19·10 | |
| | " Deloraine à Lyleton | | 37·40 | |
| | " Fernie à Fernie Mines | | 5·00 | |
| | " Kirkella à Hardisty | | 556·70 | |
| | " Marysville Junction à Marysville | | 0·90 | |
| | " Crowsnest à Kootenay Landing | | 182·10 | |
| | " Selkirk Junction à Selkirk | | 0·90 | |
| | " Wolseley à Reston | | 122·40 | |
| | " Lauder à Tilston | | 28·90 | |
| | " Bolton Junction à Romford | | 226·20 | |
| | " Moosejaw à Outlook | | 118·50 | |
| | " Stoughton à Forward | | 62·90 | |
| | " Ensign à Acme | | 39·00 | |
| | " Kipp à Carmanguay | | 28·00 | |
| | | | | 3,269·60 |
| | Longueur totale des voies possédées | | | 6,179·10 |
| Lignes louées | Atlantique et Nord-Ouest (Canada)— | | | |
| | De l'extrémité sud du pont de Lachine jusqu'à la frontière du Maine, Qué. | 181·90 | | |
| | Renfrew Jct. à Eganville, Ont | 18·80 | | |
| | | | 200·70 | |
| | Saint-Laurent et Ottawa— | | | |
| | D'Ottawa à Prescott, Ont | 51·70 | | |
| | De Chaudière-Jct. à la rue Sussex, Ottawa | 6·60 | | |
| | | | 58·30 | |
| | Ontario et Québec— | | | |
| | Montréal (gare Windsor) à Toronto-Jct | 339·40 | | |
| | Mile End à Adirondack-Jct | 10·00 | | |
| | De Saint-Luc-Jct. à Western-Jct | 2·10 | | |
| | De Toronto-Jct. à Toronto (gare Union) | 4·90 | | |
| | Leaside Jct. " " | 5·30 | | |
| | De London à Windsor | 112·60 | | |
| | | | 474·30 | |
| | Credit Valley— | | | |
| | De Toronto-Junction à Saint-Thomas | 116·90 | | |
| | De Streetsville-Junction à Melville-Jct | 31·60 | | |
| | De Cataract à Elora | 27·30 | | |
| | | | 175·80 | |
| | West Ontario Pacific—Woodstock à London | | 26·70 | |
| | Toronto, Grey et Bruce— | | | |
| | Toronto-Junction à Owen-Sound | 116·40 | | |
| | Orangeville-Junction à Teeswater | 67·80 | | |
| | Wingham-Junction à Wingham | 4·60 | | |
| | Du réserv. de Mount-Forest à Mount-Forest | 1·20 | | |
| | | | 190·00 | |
| | Guelph-Junction— | | | |
| | Guelph-Jct. sur le ch. de f. Credit-Valley à Guelph | | 14·90 | |
| | Montréal et Lac Maskinongé— | | | |
| | De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon | | 11·00 | |
| | Montréal et Ottawa— | | | |
| | De Vaudreuil à Jct. du Canada Atlantique | 86·70 | | |
| | De Rigaud à Pte-Fortune | 6·80 | | |
| | | | 93·50 | |
| | Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool— | | | |
| | De Burketon-Junction à Bobcaygeon | | 38·70 | |
| | Toronto, Hamilton et Buffalo— | | | |
| | Hamilton Junction à Hamilton | | 2·70 | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|---|
| Pacifique-Canadien—*Suite.* | | | | |
| Lignes louées. ... ... | Cap-de-la-Madeleine— | | | |
| | De la ligne-mère du ch. de fer P.C. à son raccord. avec l'embranch. des Grandes Piles jusqu'au Cap-de-la-Madeleine..... | | 2·30 | |
| | Nouveau-Brunswick— | | | |
| | De Woodstock à la frontière du Maine..... | 59·50 | | |
| | De Newbury-Junction à Gibson..... | 59·10 | | |
| | De Aroostook Junction à Edmundston.... | 57·10 | | |
| | | | 175·70 | |
| | Saint-Jean et Maine— | | | |
| | De Vanceboro à Saint-John..... | 90·30 | | |
| | De Fairville à Saint-John-ouest. ..... | 3·40 | | |
| | | | 93·70 | |
| | Frédéricton— | | | |
| | De Fredericton-Junction à Fredericton..... ..... | | 22·10 | |
| | Nouveau-Brunswick et Canada— | | | |
| | De McAdam-Junction à Saint-Etienne.... | 33·90 | | |
| | De Watt-Junction à Saint-André..... | 27·50 | | |
| | De McAdam-Junction à Woodstock..... | 51·10 | | |
| | De Debec-Junction à la frontière du Maine | 5·10 | | |
| | | | 117·60 | |
| | Chemin de fer Saint-Etienne et Milltown— | | | |
| | De Saint-Etienne à Milltown..... | | 4·60 | |
| | Tobique Valley— | | | |
| | Perth-Centre à Plaster-Rock..... ..... | | 27·50 | |
| | Manitoba et Nord-Ouest— | | | |
| | De Portage-la-Prairie à Lanigan... ..... | 348·90 | | |
| | Binscarth à Russell..... ... | 11·30 | | |
| | Bredenburg Sud..... | 1·00 | | |
| | Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Rapid City..... ..... | 18·20 | | |
| | | | 379·40 | |
| | Colonization Manitoba Southwestern— | | | |
| | De Manitou à Deloraine .... ..... ..... | 100·50 | | |
| | De Rugby-Junction à Glenboro'..... | 102·70 | | |
| | De Elm Creek à Carman.. ..... | 12·20 | | |
| | | | 215·40 | |
| | Great-Northwest-Central— | | | |
| | De Chater à Miniota.... ..... | 71·00 | | |
| | De Forrest à Lenore..... | 40·70 | | |
| | | | 111·70 | |
| | British-Columbia-Southern— | | | |
| | De Nelson à Proctor..... | 20·40 | | |
| | De Curzon à Kingsgate ..... | 8·50 | | |
| | | | 28·90 | |
| | Colonisation du Nord— | | | |
| | De Labelle à Duhamel..... | | 58·00 | |
| | Shuswap et Okanagan— | | | |
| | Du raccordement avec le chemin de fer P.C. à Sicamous au lac Okanagan.. . ..... | | 50·80 | |
| | Nakusp et Slocan — | | | |
| | De Nakusp, sur le lac La-Flèche, aux Trois-Fourches du ruisseau Carpenter, C.-B..... ... | | 36·40 | |
| | Columbia et Western— | | | |
| | De Castlegar-Junction à Midway..... | 101·80 | | |
| | De Castlegar-Junction à Rossland..... | 29·30 | | |
| | Route muletière jusqu'a Smelter-Junction. | 2·00 | | |
| | Embr. des Mines, y comp. Rossland à Le Roi | 24·80 | | |
| | | | 157·90 | |
| | Kootenay et Arrowhead— | | | |
| | De Lardo à Gerrard..... | | 33·20 | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|---|
| Pacifique Canadien—*Suite.* Lignes louées | Columbie et Kootenay— | | | |
| | Nelson à Robson | 27·40 | | |
| | Embranchement de la rivière Kootenay | ·80 | | |
| | Slocan-Junction à Slocan | 31·30 | | |
| | | | 59·50 | |
| | Iles Vancouver et Lulu, de Vancouver, à Steveston | | 16·90 | |
| | Calgary et Edmonton— | | | |
| | De Calgary-Junction à Strathcona | 190·60 | | |
| | " à Macleod-Junction | 105·20 | | |
| | De Wetaskiwin à Hardisty | 100·00 | | |
| | De Lacombe à Stettler | 84·60 | | |
| | | | 480·40 | |
| | Ottawa-Northern and Western— | | | |
| | De Hull à Waltnam | 77·50 | | |
| | De Hull-Jonction à Maniwaki | 80·90 | | |
| | | | 156·40 | |
| | Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique— | | | |
| | D Ingers ll à Port-Burwell | 33·40 | | |
| | De Code-Junction à Embro | 5·00 | | |
| | | | 38·40 | |
| | Guelph et Goderich— | | | |
| | De Guelph à Goderich | 80·60 | | |
| | De Linwood-Junction à Listowel | 16·20 | | |
| | | | 96·80 | |
| | Nicola, Kamloops, et Similkameen— | | | |
| | De Nicola à Spence's-Brldge | | 47·00 | |
| | Walkerton et Lucknow— | | | |
| | De Walkerton à Saugeen-Junction | | 37·60 | |
| | Baie Georgienne et Atlantique— | | | |
| | De Victoria à Coldwater | | 13·30 | |
| | St. Mary et Ontario-Ouest— | | | |
| | De Embro à St. Mary | | 15·70 | |
| | Orford Mountain— | | | |
| | Eastman à Windsor | | 36·50 | |
| | " Mansonville | | 18·60 | |
| | | | 55·10 | |
| | Longueur totale des lignes à bail | | ..... | 3,820·90 |
| | " " possédées | | ..... | 6,179·10 |
| Chemins de fer du gouvernement canadien | " dans le réseau du P. Can | | ..... | 10,000·00 |
| | Intercolonial— | | | |
| | De Halifax à la jonction de Sainte-Rosalie | 796·04 | | |
| | Embranchement de Dartmouth | 12·00 | | |
| | De Truro à Sydney | 214·27 | | |
| | De la Pointe-du-Chêne à Saint-Jean | 101·29 | | |
| | Embranchement d'Indian-Town | 13·45 | | |
| | De Saint-Léonard-Jonction à Nicolet | 14·70 | | |
| | Embranchement de la Rivière-Ouelle | 6·19 | | |
| | De Saint-Charles-Jonct. à Chaudière-Jonct. | 16·73 | | |
| | Embranchement de Dalhousie | 6·28 | | |
| | De Pictou à Oxford-Junction | 69·39 | | |
| | De Brown's-Point à Stellarton | 11·90 | | |
| | De New Glasgow-Junct. à Pictou-Landing. | 8·18 | | |
| | De Pugwash-Junction à Pugwash | 4·54 | | |
| | De Frédéricton à Loggieville | 124·80 | | |
| | Embranchement de Sydney-Mines | 7·07 | | |
| | Embranchements pour marchandises | 43·54 | | |
| | | | ..... | 1,450·37 |
| | Embranchement de Windsor (32 milles) du ch. fer Int. expl. par le ch. de fer Dominion-Atl. | | | |
| | Ile-du-Prince-Edouard— | | | |
| | Ligne-mère de Tignish à Georgetown | 158·60 | | |
| | De Charlottetown à Murray-Harbour | 52·30 | | |
| | Embranch.—De Mount-Stewart à Souris | 38·40 | | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|---|
| Chemins de fer du gouvernement canadien | Ile-du-Prince-Edouard—*Suite.* | | | |
| | Embranch.—De Montague-Jct. à Montague. | 6·20 | | |
| | " D'Emerald à Cap-Traverse | 12·90 | | |
| | | | | 269·33 |
| Canadian-Northern, Ontario. | De Toronto à Parry-Sound | 145·40 | | 1,719·70 |
| | De Parry-Sound-Junction à Sudbury-Junct. | 112·50 | | |
| | De Sudbury-Junction à Gowganda-Junction. | 53·30 | | |
| | Embranchements | 21·45 | | |
| | Rameaux | 9·55 | | |
| Canadian-Northern, Québec. | De Québec à Montréal | 176·35 | | 342·20 |
| | De Joliette à Hawkesbury | 67·05 | | |
| | Garneau-Junction à Rivière à Pierre-Jct. | 40·00 | | |
| | Saint-Jérôme-Junction à Huberdean | 45·70 | | |
| | Saint-Jacques-Junction à Saint-Jacques | 7·20 | | |
| | Shawinigan-Junction aux chutes | 4·50 | | |
| | Rameaux | 7·87 | | |
| | | | | 348·67 |
| Ch. de fer du Cap-Breton | De Pointe-Tupper à Saint-Pierre | | 30·00 | |
| | Terminus à Saint-Pierre | | 1·00 | |
| | | | | 31·00 |
| Caraquet | De Gloucester-Junction, chemin de fer Intercolonial à 5 milles au sud de Bathurst-Station, vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs à Shippigan-Harbour, N.-B. | | | 68·00 |
| Carillon et Grenville | Carillon à Grenville, Qué., se raccordant aux deux termini avec les vapeurs de la Compagnie de Navigation de la Rivière Ottawa (largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces) | | | 13·00 |
| Central Ontario | De Picton à Trenton-Junction | 32·17 | | |
| | De Trenton-Junction à Coe-Hill | 72·60 | | |
| Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, maintenant New Brunswick Coal and Raliway Co. | Ormsby-Junction à Maynooth | 35·36 | | 140·13 |
| | De North-Station, sur le chemin de fer Intercolonial à Chipman | | 44·66 | |
| | Prolongement de Chipman à Minto | | 13·34 | |
| | | | | 58·00 |
| Campbellford, Lac-Ontario et Western | De Cobourg, Ont., à la jonction avec le chemin de fer Central Ontario, 49 milles en voie de construction. | | | |
| Crows Nest Southern | De la frontière internationale à Michel, C.-B. | | | 74·18 |
| Cumberland Railway and Coal Company (ci-devant Spring Hill and Parrsboro') | De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux houillères de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy | | | 32·00 |
| Dominion Atlantic, comprising Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis-Valley et bail de l'embranment de Windsor de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse | De Spring-Hill et de l'embranch. d'Oxford, 14 milles des houill. de Spring-Hill, au village d'Oxford sur l'embranchement d'Oxford et New-Glasgow, Interc., pas exploité. | | | |
| | De Windsor à Yarmouth | | 170·78 | |
| | Embranchements— | | | |
| | Wilmot à Torbrook | | 5·26 | |
| | De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant chemin de fer de Cornwallis-Valley). | | 14·15 | |
| | Embranchement de Windsor de l'Intercolonial—De Windsor et Windsor-Junction, chemin de fer Intercolonial 14 milles à partir d'Halifax, à bail | | 31·47 | |
| | De Windsor à Truro | | 57·21 | |
| | | | | 278·87 |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Eastern British Columbia ... | De Corbin à McGillivray, C.-B.... | 14·00 | |
| | Embranchements | 2·00 | 16·00 |
| Edmonton, Yukon ét Pacifique ... | De Strathcona à Edmonton.... | ..... | 4·50 |
| Elgin et Havelock..... | De Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial; de là à Havelock, dans le comté de King, N.-B..... | 27·00 | |
| | De Havelock à Keith's-Mills | 1·00 | |
| | | | 28·00 |
| Esquimalt et Nanaïmo..... | De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver..... | ..... | 78·00 |
| Chemin de fer Frédéricton et pont Ste-Marie, maintenant sur l'Intercolonial..... | Sur la riv. St-Jean, se raccordant au ch. de fer de Frédéricton, à Frédérieton, avec le ch. de fer du Nouv.-Brunswick et le ch. de f. Canada-Eastern à Ste-Marie | | |
| Grand-Tronc (possédé)—Division-Est..... | ... ..... ..... ..... | ... ..... | |
| | | | 736·36 |
| Division Nord ..... ..... | ..... ..... | ..... | |
| | | | 884·64 |
| Division Centre. .. ..... | ..... ... ..... .... ..... | ..... | 1,326·14 |
| | | | 2,947·14 |
| A bail et en partie possédé... | Chemin de fer Buffalo et Lac-Huron ..... | ..... | |
| | De Fort-Erié à Goderich ..... | 161·30 | |
| | | | 161·30 |
| | Longueur totale des lignes possédées et à bail.... | ... .... | 3,108·44 |
| Tunnel Saint-Clair et abords..... | Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron—raccordant le chemin de fer Grand-Tronc aux chemin de fer de l'Etat du Michigan..... (Longueur du tunnel entre les portails 6,000 pds, cylindriques dans la section, avec diamètre intérieur de 19 pds 10 pcs). | ..... | 2·25 |
| Grand-Tronc-Pacifique..... | En voie construction . ..... ..... | | |
| Rive du Golfe..... | De la jonct. avec le ch. de f. Caraquette à Pokemouche jusqu'à Tracadie, expl. par le ch. de f. de Caraquette | ..... | 16·78 |
| Halifax and Southwestern, ci-devant Nova Scotia Southern, y compris Central Nova Scotia, Halifax et Yarmouth Middleton et Victoria Beach..... | Halifax à Yarmouth..... | 246·80 | |
| | Mahone-Junction à Lunenburg..... | 7·60 | |
| | Bridgewater-Junction à Middleton-Junction..... | 53·20 | |
| | New-Germany-Junction à Caledonia..... | 22·21 | |
| | Middleton-Junction à Victoria-Beach..... | 40·00 | |
| | | | 369·81 |
| Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham..... | De Hampton, sur le ch. de f. Intercolonial à St-Martin, comté de Saint-Jean, N.-B., sur la baie de Fundy.. | ..... | 30·00 |
| Hereford ..... | De la frontière internationale à Lime-Ridge, Québec, se reliant au ch. de fer Pacifique-Canadien à Cookshire, Maine-Central à la front. internationale, et au Québec-Central à Dudswell..... | ..... | 52·18 |
| Ch. de fer Interprovincial, pont et abords, maintenant compris dans l'Ottawa, Northern & Western..... | A travers la riv. Ottawa, dans la ville d'Ottawa..1 40 | | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Irondale, Bancroft et Ottawa | De la jonction avec le ch. de fer Grand-Tronc, près Kinmount Station, à Bancroft Station | | 48·00 |
| Inverness et Richmond, maintenant Inverness Ry. and Coal Co. | Inverness à Point-Tupper-Junction | | 60·91 |
| Kaslo et Slocan | De Kaslo à McGuigan, C.-B | 23·18 | |
| | Embranchements | ·19 | 23·37 |
| Kent Northern et ligne à bail | Richibouctou, N.-B., à Kent-Jct., c. de f. Intercolonial | | 27·00 |
| Saint-Louis et Richibouctou | Richibouctou à Saint-Louis | | 7·00 |
| Kettle-River-Valley | Grandes-Fourches à Lynch Creek, C.-B | | 18·50 |
| Kingston et Pembroke | Ligne-mère de Kingston à Renfrew | 103·40 | |
| | Embranch. Glendower—Bedford à Zanesville Mine | 4·10 | |
| | " Robertsville—A Robertsville Mines | ·90 | |
| | " A Doran's - Mills, Charcoal - Works - McLaren's - Mills, Bethlehem - Iron - Mines, Lavant Mills, Clyde-Forks-Mills, Wilson's-Mine, Carswell's-Mills, William's-Mine, Cameron-Bay | | |
| | (Se raccorde au Grand-Tronc à Kingston, au Pacifique Canadien à Sharbot-Lake et à Renfrew.) | 1·40 | |
| | | | 109·80 |
| Ch. de f. Mines Klondike | Dawson City à Sulphur Springs | | 31·81 |
| Lenora Mount Sicker | Lenora-Mines à Crofton, C.-B | | 12·00 |
| Lotbinière et Mégantic | Lyster-Station, Grand-Tronc, à Saint-Jean des Chaillons | | 30·00 |
| Lac-Erié et Rivière Detroit | Walkerville, Ont., à Saint-Thomas | 126·78 | |
| Erié et Huron | Rondeau à Sarnia | 72·03 | |
| | | | 198·81 |
| London et Port-Stanley | London à Port-Stanley sur le Lac Erié | | 23·66 |
| Liverpool et Milton | De Liverpool, N.-E., à Milton | | 6·00 |
| Manitoulin et Rive-Nord | Sudbury à Crean-Hill | | 22·70 |
| Rivière-Maganetawan | Burks-Falls, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à la rivière Maganetawan | | 1·91 |
| Middleton et Victoria-Beach, maintenant compris dans le réseau de Halifax et Sud-Ouest | Middleton à Victoria Beach | | |
| The Manitoba Ry., ci-devant—The Northern Pacific & Manitoba, the Winnipeg Transfer Ry., the Portage and Northwestern the Waskada and Northeastern loué au Gouvernement du Manitoba et exploité par le Canadian-Northern | De la frontière internationale à Winnipeg et embranch. | | 350·68 |
| Marmora Ry. and Mining Co., (ci-devant Ontario, Belmont et Northern) | De la jonction du Central-Ontario à Wanston | | 9·60 |
| Midland of Nova Scotia (ci-devant Stewiack Valley) | De Windsor à Truro, N.-E., *voir* Dominion-Atlantic Railway | | |
| Vallée de Massawippi | De Lennoxville à la frontière du Vermont où il se raccorde avec le ch. de fer des rivières Passumpsic et Connecticut; se raccorde aussi avec le Grand-Tronc C.P.C. à Lennoxville | 31·95 | |
| | Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead | 3·51 | |
| | | | 35·46 |
| Mid. of Man. maint. Gr-Nord | De la frontière internationale au Portage-la-Prairie | 76·52 | |
| | " " à Morden | 15·25 | |
| | | | 91·77 |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Montréal et Vermont-Jct.... | Du raccordement avec le ch. de f. Stanstead, Shefford et Chambly à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., au raccordement avec le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont; se raccorde aussi à Stanbridge avec le chemin de fer Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent | ..... | 23·60 |
| Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale.... | Raccordement avec le Grand-Tronc à St-Lambert jusqu'à Farnham | 32·00 | |
| | De Marieville à Césaire | 8·60 | |
| | De Farnham à Freligsburgh | 18·00 | |
| Montréal et Atlantique (ci-devant Southeastern)..... | Ligne-mère—De Farnham à Richford sur la frontière internationale | 43·70 | 58·60 |
| | De Sutton-Junction à Drummondville | 59·20 | |
| | | 102·90 | |
| | A bail—Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent. —De Stanbridge à Saint-Guillaume | 60·50 | 163·40 |
| | (Se raccorde aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, Stanstead, Shefford et Chambly).... | | |
| Morrissey, Fernie et Michel. | De Swinton à Carbonado, C.-B., et ligne à bail | ..... | 10·85 |
| Napierville-Jonction | De Saint-Constant-Junction à Rouse's-Point | ..... | 27·06 |
| Nelson et Fort Sheppard .... | De Five-Mile-Point à Fort-Sheppard, la frontière internationale, C.-B. | ..... | 55·42 |
| New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co., maintenant Nova Scotia Steel and Coal Co | De Ferrona-Junction, ch. de fer Int., à Sunny-Brae | ..... | 12·50 |
| Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard. | De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au Cap Tourmente | ..... | 36·00 |
| New-Brunswick Southern (ci-devant Shore Line). | De Saint-Jean, N.-B., à Saint-Stephen, N.-B. | ..... | 82·35 |
| New-Westminster-Southern . | De Douglas à South-Westminster | ..... | 24·10 |
| Nosbonsing et Nipissingue... | Du Lac Nosbonsing au lac Nipissingue | ..... | 5·50 |
| Montagne d'Orford (maintenant C.P.R.) | | | |
| Ottawa et New-York | D'Ottawa à la frontière internationale près de Cornwall | ..... | 56·90 |
| Pembroke-Southern loué au Canada-Atlantique.. | De Pembroke à Golden-Lake | ..... | 21·36 |
| Philipsburg Ry. and Quarry Co | De la station Stanbridge du ch. de fer P.C. et Central-Vermont, Philipsburg, comté de Missisquoi | ..... | 6·00 |
| Pontiac et Renfrew | De la station de Wyman sur le ch. de fer Jonction de Pontiac du Pac. aux m. de f. Bristol, c. de Pont., P.Q. | ..... | 4·25 |
| Embranchement Princeton Washington Co., R.,(E.-U.) | De la frontière internationale près de Waring à la frontière internationale près de Woodland | ..... | 5·10 |
| Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (dans le réseau du Can.-Northern .... | Du ch. de fer Pac.-Can. à Régina, allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et à Prince-Albert | ..... | 255·50 |
| Ponts de Québec et abords de raccordement aux chemins de fer | (Traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec, en voie de construction, 10 milles.) | | |
| Québec et Lac St-Jean | De Québec à Chambord-Junction | 176·00 | |
| | De Chambord-Junction à Chicoutimi | 51·00 | |
| | De Valcartier à Gosford | 5·50 | |
| | De Chambord-Junction à Roberval | 14·00 | |
| | La Tuque (Jonction) à La Tuque | 40·00 | |
| | | | 286·50 |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Québec Central | Grande-ligne—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, ch. de fer Intercolonial à 5 milles de Lévis | 138·00 | |
| | De Beauce-Junction à Saint-George | 24·00 | |
| | Tring-Mégantic—De Tring-Junction à Mégantic | 60·00 | |
| | (Raccorde aux ch. de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Boston and Maine à Sherbrooke.) | | 222·00 |
| Québec et Nouv.-Brunswick | De Chaudière-Jonction à Connors, N.-B., 135 milles (3 milles en voie de construction.) | | |
| Québec, Montmorency et Charlevoix | De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente | | 27·00 |
| Québec-sud, comprenant le ch. de fer de la Vallée de l'Est du Richelieu et des Comtés-Unis | Noyan-Jonction à Bellevue-Jonction | 80·82 | |
| Et ch. de fer de la Rive-Sud | De Fortierville au raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert | 109·69 | |
| | Jonction Saint-Constant à Jonction Napierville | 1·40 | |
| | | | 191·91 |
| Red-Mountain | De la frontière internationale, C.-B., à Rossland | | 9·59 |
| Restigouche et Occidental, maintenant International du N.-Brunswick | De Campbellton, N.-B., à St-Léonard, 110 milles (30 milles en voie de construction) | | 80·00 |
| Rutland et Noyan | De la frontière internationale à Noyan-Junction | | 3·39 |
| Stanstead, Shefford Chambly | Du raccord. avec le ch. de f. Jct. de Montréal et Vermont, près de St-Jean, vers l'est jusqu'à Waterloo | | 45·00 |
| Prolong. du pont et du ch. de fer de St-Jean, maintenant loué au ch. de f. Can.-Pac. | De Saint-Jean à Fairville, traversant la riv. St-Jean sur un pont à armature en acier, et raccordant le ch. de fer intercolonial avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick, C.P.R. compris dans le réseau du ch. de for Pacifique-Canadien, 2·00 milles. | | |
| Vallée de Saint-Jean et Riv.-du-Loup | De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles dont 6 milles sont construits | | |
| Salisbury et Albert (ci-devant ch. de fer Albert) | Salisbury à Albert, N.-B | | 45·00 |
| Schomberg et Aurora | Du Lac-Bond, Ont., à Schomberg | | 14·40 |
| Saint-Laurent et Adirondack | Du raccordement avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale | 19·92 | |
| | De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique-Canadien à Adirondack-Junction | 12·90 | |
| | A bail—De Valleyfield à Beauharnois | 13·30 | |
| | | | 46·12 |
| Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.) | Sydney-Harbour à Louisburg-Harbour | 39·00 | |
| | Embranchement des houillères | 22·77 | |
| | Rameaux | 1·09 | |
| Spokane and British Columbia | De Carson à Grand-Forks | | 3·70 |
| Rivière Ste-Marie, maintenant Cie de ch. de fer et d'Irrigation d'Alberta | | | |

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Témiscamingue et Ontario-Nord | De North-Bay à Cochrane | 252·80 | |
| | Englehart à Charlton | 7·80 | |
| | Cobalt à Kerr-Lake | 3·99 | |
| | Haileybury à Moore's-Cove | 1·64 | |
| | | | 266·14 |
| Mille-Iles | De Gananoque sur le fleuve Saint-Laurent, à la jonction des Milles-Iles | | 6·33 |
| Témiscouata | De la Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick | 81·00 | |
| | Embr.—D'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean. | 32·00 | |
| | | | 113·00 |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | De Port-Burwell à Ingersoll, maintenant compris dans le chemin de fer du Pacifique-Canadien | | |
| Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié | Du raccordement de Waterford avec le Canada-Southern à celui de Welland avec le Canada-Southern traversant la ville de Hamilton | 79·88 | |
| | De Hamilton au raccordement du Grand-Tronc | 0·27 | |
| | | | 80·15 |
| Trans-Canada | De Roberval à Port-Simpson, à travers le continent, d'un point situé à 60 milles de Roberval en allant vers l'ouest, en voie de construction | | |
| Victoria et Sidney | De Victoria à Sidney, C.-B. | | 16·26 |
| Victoria, chemin de fer et bateau-passeur | Ville de Victoria | | 1·14 |
| Vancouver, Victoria et Oriental | Laurier aux Grandes-Fourches | 16·47 | |
| | Grandes-Fourches-Jonction à Phœnix | 25·82 | |
| | Grandes-Fourches aux hauts-fourneaux de Granby | 4·74 | |
| | Midway à la frontière internationale | 28·89 | |
| | Chopaka à Princeton | 59·11 | |
| | Frontière internationale à S. Westminster | 21·05 | |
| | Frontière internationale à Port-Guichon | 46·60 | |
| | New-Westminster à Vancouver | 14·79 | |
| | Burrard-Inlet à Vancouver | 1·93 | |
| | | | 219·40 |
| Houillières de Wellington | D'Union-Bay à Cumberland | | 10·75 |
| York et Carleton | Du raccordement avec le ch. de fer Canada-Eastern, à Cross-Creek-Station jusqu'à Ryan-Brook, N.-B. | | 10·50 |
| | Longueur totale du parcours | | 24,730·86 |

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Voie unique. Ligne représentée p. le capital-actions. Ligne-mère. | Embr. et rameaux | Ligne de compagnies propriétaires. | Ligne exploitée à bail. | Ligne exploit. à l'entreprise, etc. | Ligne expl. en vertu de droits de circul. | Total des milles exploités. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 111·29 | ·53 | ..... | ..... | ..... | 1·60 | 113·42 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 89·64 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 89·64 |
| 3 | Atlantic, Quebec & Western | 35·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·75 | 36·75 |
| 4 | Atlantique et Lac Supérieur | 100·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 100·00 |
| 5 | Baie de Quinté | 78·00 | 11·37 | ..... | ..... | ..... | 19·00 | 108·37 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 15.30 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8·67 | 23·97 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | 5·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5·00 |
| 8 | Brandon, Sask'n & Hudson Bay | 69·45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69·45 |
| 9 | British Yukon | 85·80 | 4·52 | ..... | ..... | ..... | ..... | 90·32 |
| 10 | Brockville, Westport & N. Western | 45·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45·00 |
| 11 | Bruce Mines & Algoma | 17·28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17·28 |
| 12 | Canada-Southern | 226·18 | 156·01 | ..... | ..... | ..... | ..... | 382·19 |
| | Chemins de fer de l'Etat :— | | | | | | | |
| 13 | Intercolonial | 1,415·33 | 35·04 | ..... | ..... | ..... | 40·30 | 1,490·67 |
| 14 | Ile-du-Prince-Edouard | 150·90 | 118.43 | ..... | ..... | ..... | ..... | 269·33 |
| 15 | Canadian-Northern | 1,146·26 | 1,530·10 | ..... | 349·44 | 255·50 | ..... | 3,281·30 |
| 16 | Canadian-Northern, Ontario | 311·20 | 31·00 | ..... | ..... | ..... | 3·80 | 346·00 |
| 17 | Canadian-Northern, Québec | 243·40 | 105·27 | ..... | ..... | ..... | 58·65 | 407·32 |
| 18 | Canadien-Pacifique | 2,909·50 | 3,020·60 | 2,576·10 | 1,309·80 | 184·00 | 37·30 | 10,037·30 |
| 19 | Carillon & Grenville | 13·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13·00 |
| 20 | Cap-Breton | 31·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 31·00 |
| 21 | Caraquet | 68·00 | ..... | ..... | 16·78 | ..... | ..... | 84·78 |
| 22 | Central Ontario | 140·13 | ..... | ..... | ..... | 9·60 | ..... | 149·73 |
| 23 | Crowsnest Southern | 74·18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74·18 |
| 24 | Cumberland Railway & Coal Co. | 32·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32·00 |
| 25 | Dominion Atlantic | 242·14 | 5·26 | ..... | 31·47 | ..... | 14.42 | 293·29 |
| 26 | Eastern British Columbia | 14·00 | 2·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 16·00 |
| 27 | Edmonton, Yukon & Pacific | 4·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4·50 |
| 28 | Elgin & Havelock | 27·00 | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 28·00 |
| 29 | Esquimalt & Nanaimo | 78·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78·00 |
| 30 | Grand-Tronc (au Canada) | 2,933·66 | ..... | ..... | ..... | 161·30 | 13·71 | 3,108·67 |
| 31 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 396·41 | ..... | ..... | 59·85 | ..... | ..... | 456·26 |
| 32 | *Grand-Tronc Pacifique | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 33 | Halifax & Southwestern | 246·80 | 123·01 | ..... | ..... | ..... | 2·30 | 372·11 |
| 34 | Hampton & St. Martin's | 30·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30·00 |
| 35 | Hereford | 52·18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52·18 |
| 36 | *International du New Brunswick | 80·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80·00 |
| 37 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 48·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48·00 |
| 38 | Inverness Railway & Coal Co | 60·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 60·91 |
| 39 | Kaslo & Slocan | 23·18 | ·19 | ..... | ..... | ..... | ..... | 23·37 |
| 40 | Kent Northern | 27·00 | ..... | ..... | 7·00 | ..... | ..... | 34·00 |
| 41 | Kettle River Valley | 18·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18·50 |
| 42 | Kingston & Pembroke | 103·40 | 6·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | 109·80 |
| 43 | Klondike Mines | 31·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 31·81 |
| 44 | Lake Erie & Detroit, Père Marquette | 198·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | 136·57 | 335·38 |
| 45 | Liverpool & Milton | 5·00 | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·00 |
| 46 | London & Port-Stanley | 23·66 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·42 | 24·08 |
| 47 | Lotbinière et Mégantic | 30·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30·00 |
| 48 | Maganetawan River | 1·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·91 |
| 49 | Manitoulin & North Shore | 22·70 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3·25 | 25·95 |
| 50 | Maritime Railway & Coal Co | 12·00 | 3·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15·00 |
| 51 | Massawippi Valley | 35·46 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2·95 | 38·41 |
| 52 | Midland of Manitoba | 91·77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·99 | 92·76 |
| 53 | Montréal et Atlantique | 102·90 | ..... | ..... | 60·50 | ..... | ..... | 163·40 |
| 54 | Montréal et Ligne Provinciale | 50·00 | 8·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | 58·60 |
| 55 | Montreal & Vermont-Junction | 23·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23·60 |
| 56 | Moncton & Buctouche | 32·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32·00 |
| 57 | Morrissey, Fernie & Michel | 5·82 | ..... | ..... | 5·03 | ..... | ..... | 10·85 |
| 58 | Napierville-Junction | 27·06 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 27·06 |
| 59 | Nelson & Fort-Sheppard | 55·42 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5·42 | 60·84 |

* En voie de construction.

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1910. Toutes les voies ferrées.

| Rails. | | Deuxième voie. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ligne représentée par le capital-actions. | | Ligne exploitée en vertu de droits de circ. | Ligne exploitée à l'entreprise, etc. | Total des milles exploités. | Rails. | | Numéro. |
| Fer. | Acier. | Ligne. mére. | Embr. et rameaux. | | | | Fer. | Acier. | |
| ..... | 111·82 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| ..... | 89·64 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| ..... | 35·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 100·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |
| ..... | 89·37 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 |
| ..... | 15·30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | 5·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| ..... | 69·45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8 |
| ..... | 90·32 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 |
| ..... | 45·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 |
| ..... | 17·28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11 |
| ..... | 382·19 | 226·18 | 16·80 | ..... | ..... | 242·98 | ..... | 242·98 | 12 |
| ..... | 1,450·37 | 23·13 | 2·10 | ..... | 37·60 | 62·83 | ..... | 25·23 | 13 |
| ..... | 269·33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 |
| ..... | 3,281·30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 |
| ..... | 342·20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 |
| ..... | 348 67 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 |
| ..... | 10,000·00 | 397·50 | ..... | 155·90 | ..... | 553·40 | ..... | 553·40 | 18 |
| ..... | 13·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | 31·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| ..... | 84·78 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21 |
| ..... | 149·73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22 |
| ..... | 74 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | 32·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24 |
| ..... | 278·87 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | 16·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 |
| ..... | 4·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 27 |
| ..... | 28·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 28 |
| ..... | 78·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29 |
| ..... | 3,094·96 | 706·48 | ..... | ..... | ..... | 706·48 | ..... | 706·48 | 30 |
| ..... | 456·26 | ·88 | ..... | ..... | ..... | ·88 | ..... | ·88 | 31 |
| | | | | | | | | | 32 |
| ..... | 369·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | 30·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | 52·18 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| ..... | 80·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 36 |
| ..... | 48·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | 60·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| ..... | 23·37 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39 |
| ..... | 34·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 40 |
| ..... | 18·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41 |
| 6·40 | 103·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 42 |
| ..... | 31·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 43 |
| ..... | 198·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44 |
| ..... | 6·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| ..... | 23·66 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46 |
| ..... | 30·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 47 |
| ..... | 1·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | 22·70 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| ..... | 15·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50 |
| ..... | 35·46 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 51 |
| ..... | 91·77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | 163·40 | 6·40 | ..... | ..... | ..... | 6·40 | ..... | 6·40 | 53 |
| ..... | 58·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54 |
| ..... | 23·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 55 |
| ..... | 32·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | 10·85 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 57 |
| ..... | 27·06 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 58 |
| ..... | 55·42 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 59 |

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin du fer. | Voie unique. Ligne représentée par le capit.-actions. Ligne-mère. | Embr. et rameaux | Ligne de compagnies propriétaires. | Ligne exploitée à bail. | Ligne exploitée à l'entreprise, etc. | Ligne expl. en vertu de droits de circul. | Total des milles exploités. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 60 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | 58·00 | | | | | | 58·00 |
| 61 | New Brunswick Southern | 82·19 | ·16 | | | | | 82 35 |
| 62 | New Brunswick et Ile-du-P.-E. | 36·00 | | | | | | 36·00 |
| 63 | New Westminster Southern | 24·10 | | | | | 1·48 | 25·58 |
| 64 | North Shore | 6 13 | 2 50 | | | | | 8·63 |
| 65 | Nosbonsing & Nipissing | 5·50 | | | | | | 5·50 |
| 66 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | 12·50 | | | | | | 12·50 |
| 67 | Ottawa & New York | 56·90 | | | | | 1·90 | 58·80 |
| 68 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co. | 6·00 | | | | | | 6·00 |
| 69 | Pontiac & Renfrew | 4·25 | | | | | | 4·25 |
| 70 | Princeton embranch. of Wash'n Co. Ry | 5·10 | | | | | | 5·10 |
| 71 | Quebec Central | 138·00 | 84·00 | | | | | 222·00 |
| 72 | Quebec Ry. Light & Power Co. | 24·00 | | | | 3·00 | | 27·00 |
| 73 | Quebec & Lac Saint-Jean | 227·00 | 59·50 | | | | | 286 50 |
| 74 | Quebec, Montreal & Southern | 191·91 | | | | | | 191·91 |
| 75 | Red Mountain | 9·59 | | | | | | 9·59 |
| 76 | Rutland & Noyan | 3 39 | | | | | | 3·39 |
| 77 | Salisbury & Albert | 45·00 | | | | | | 45·00 |
| 78 | Schomberg & Aurora | 14·40 | | | | | | 14·40 |
| 79 | Stanstead, Shefford & Chambly | 43·00 | | | | | | 43·00 |
| 80 | St. Clair Tunnel | 2·25 | | | | | | 2·25 |
| 81 | St. Lawrence & Adirondack | 32·82 | | | 13·30 | | 8·92 | 55·04 |
| 82 | Spokane & British Columbia | | | | 3·70 | | | 3·70 |
| 83 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | 39·00 | 22·77 | 1·09 | | | 1·20 | 64·06 |
| 84 | Temiscouata | 113·00 | | | | | | 113 00 |
| 85 | Temiskaming & Northern Ontario | 252·80 | 13·34 | | | | | 266·14 |
| 86 | Thousand Islands | 6·08 | ·25 | | | | | 6·33 |
| 87 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 79·88 | ·27 | | | | 4·36 | 84·51 |
| 88 | Vancouver Copper Co. | 12·00 | | | | | | 12·00 |
| 89 | Vancouver, Victoria & Eastern | 219·40 | | | | | 1·48 | 220·88 |
| 90 | Victoria & Sidney | 16·26 | | | | | | 16·26 |
| 91 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co. | 1·14 | | | | | | 1·14 |
| 92 | Wellington Colliery Co. | 10·75 | | | | | | 10·75 |
| 93 | York & Carleton | 10·50 | | | | | | 10·50 |
| | Final total. | 14,337·28 | 5,345·12 | 2,577·19 | 1,856·87 | 613·40 | 370·44 | 25,101·30 |

durant l'exercice terminé le 30 juin 1910.—Toutes les voies ferrées.—*Suite.*

| Rails. | | Deuxième voie. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ligne représentée par le capital-actions. | | Ligne exploitée à bail. | Ligne expl. en vertu de droits de circulat. | Total des milles exploités. | Rails. | | Numéro. |
| Fer. | Acier. | Ligne princ'le. | Embr. et rameaux. | | | | Fer. | Acier. | |
| ..... | 58·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 60 |
| ..... | 82·35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | 36·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 |
| ..... | 24·10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 63 |
| ..... | 8·63 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 64 |
| ..... | 5·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 65 |
| ..... | 12·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 66 |
| ..... | 56·90 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | 6·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 68 |
| ..... | 4·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | 5·10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 |
| ..... | 222·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 71 |
| ..... | 27·00 | 6·00 | ..... | ..... | ..... | 6·00 | ..... | 6·00 | 72 |
| ..... | 286·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 73 |
| ..... | 191·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74 |
| ..... | 9·59 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 75 |
| ..... | 3·39 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 76 |
| ..... | 45·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 77 |
| ..... | 14·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78 |
| ..... | 43·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 79 |
| ..... | 2·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80 |
| ..... | 46·12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 81 |
| ..... | 3·70 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 82 |
| ..... | 62·86 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 83 |
| ..... | 113·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 84 |
| ..... | 266·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | 6·33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| ..... | 80·15 | 2·04 | ..... | ..... | ..... | 2·04 | ..... | 2·04 | 87 |
| ..... | 12·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 88 |
| ..... | 219·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 89 |
| ..... | 16·26 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 90 |
| ..... | 1·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 91 |
| ..... | 10·75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 92 |
| ..... | 10·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93 |
| 6·40 | 21,724·46 | 1,368·61 | 18·90 | 155·90 | 37·60 | 1,581·01 | ..... | 1,543·41 | |

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Voie unique. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ligne représen. par le capital-actions. | | Ligne exploitée à bail. | Ligne expl'itée à l'entreprise. | Ligne expl. en vertu du dr. de circulat. | Total des milles exploités. | Rails. | |
| | | Ligne principale. | Emb. et ram. | | | | | Fer. | Acier. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 11·59 | | | | | 11·59 | | 11.59 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 23·20 | 9·93 | | | | 33·13 | | 33·13 |
| 3 | Atlantic, Quebec & Western | | | | | | | | |
| 4 | Atlantic & Lake Superior | 2·00 | | | | | 2 00 | | 2·00 |
| 5 | Bay of Quinté | 11·30 | 4·00 | | | | 15·30 | | 15·30 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 1·28 | | | | | 1·28 | | 1·28 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | 1.00 | | | | | 1·00 | | 1·00 |
| 8 | Brandon, Sask'n & Hudson Bay | 8·84 | | | | | 8 84 | | 8·84 |
| 9 | British Yukon | | | | | | | | |
| 10 | Brockville, Westport & N'th Western | 2·00 | | | | | 2·00 | | 2·00 |
| 11 | Bruce Mines and Algoma | | | | | | | | |
| 12 | Canada Southern | 145·83 | 44·92 | | | | 190·75 | | 190·75 |
| 13 | Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial | 383·71 | | | | | 383.71 | | 383·71 |
| 14 | Ile du Prince-Edouard | 11·15 | 9 10 | | | | 20·25 | 3·70 | 16·55 |
| 15 | Canadian Northern | 153 94 | 161·96 | 47·04 | | | 362·94 | | 362·94 |
| 16 | Canadian Northern Ontario | 24·31 | 7·04 | | | | 31·35 | | 31·35 |
| 17 | Canadian Northern Quebec | 14·20 | 36·83 | | | | 51·03 | | 51·03 |
| 18 | Pacifique Canadien | 2,215·20 | | | | | 2,215·20 | | 2,215·20 |
| 19 | Carillon & Grenville | | | | | | | | |
| 20 | Cape Breton | | | | | | | | |
| 21 | Caraquet | 3·50 | | | | | 3·50 | | 3·50 |
| 22 | Central Ontario | 15·50 | | | ·50 | | 16·00 | | 16·00 |
| 23 | Crowsnest Southern | 13·80 | | | | | 13 80 | | 13·80 |
| 24 | Cumberland R'ly. & Coal Co. | 16·00 | | | | | 16·00 | | 16·00 |
| 25 | Dominion Atlantic | 17·78 | 9·14 | 6·18 | | | 33·10 | 8·78 | 24·32 |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | | | | | |
| 27 | Edmonton, Yukon & Pacific | | | | | | | | |
| 28 | Elgin & Havelock | | | | | | | | |
| 29 | Esquimalt & Nanaïmo | | | | | | | | |
| 30 | Grand-Tronc en (Canada.) | 1,099·56 | | | | | 1,099·56 | | 1,099·56 |
| 31 | " (Canada Atlantique) | 103·00 | | 5·29 | | | 108·29 | | 108·29 |
| 32 | *Grand-Tronc-Pacifique | | | | | | | | |
| 33 | Halifax & Southwestern | 11·73 | 7 32 | | | | 19·05 | | 19·05 |
| 34 | Hampton & St. Martins | | | | | | | | |
| 35 | Hereford | 8·96 | | | | | 8·96 | | 8·96 |
| 36 | *International du N.-B. | | | | | | | | |
| 37 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 1·00 | | | | | 1·00 | | 1·00 |
| 38 | Inverness R'ly. & Coal Co. | 4·60 | | | | | 4·60 | | 4·60 |
| 39 | Kaslo & Slocan | | 1·43 | | | | 1.43 | | 1·43 |
| 40 | Kent Northern | | | | | | | | |
| 41 | Kettle River Valley | 1·29 | | | | | 1·29 | | 1·29 |
| 42 | Kingston & Pembroke | 23·00 | 1·00 | | | | 24·00 | 24·00 | |
| 43 | Klondike Mines | 2·00 | | | | | 2·00 | | 2·00 |
| 44 | Lake Erie & Detroit (Père Marquette) | 66·94 | | | | | 66·94 | | 66·94 |
| 45 | Liverpool & Milton | | | | | | | | |
| 46 | London & Port Stanley | 10·03 | | | | | 10·03 | | 10·03 |
| 47 | Lotbinière et Mégantic | 3·00 | | | | | 3·00 | | 3·00 |
| 48 | Maganetawan River | | | | | | | | |
| 49 | Manitoulin & North Shore | 4·80 | 2·92 | | | | 7·72 | | 7·72 |
| 50 | Maritime R'ly. & Coal Co. | 3·00 | | | | | 3·00 | | 3·00 |
| 51 | Massawippi Valley | 8·84 | | | | | 8·84 | | 8·84 |
| 52 | Midland of Manitoba | 8·88 | | | | | 8·88 | | 8·88 |
| 53 | Montréal & Atlantique | 36·60 | | | | | 36·60 | | 36·60 |
| 54 | Montréal & Ligne Provinciale | 2·50 | | | | | 2·50 | | 2·50 |
| 55 | Montreal & Vermont Jct. | 2·00 | | | | | 2·00 | | 2·00 |
| 56 | Moncton & Buctouche | 2 00 | | | | | 2·00 | | 2·00 |
| 57 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | |
| 58 | Napierville Junction | 3·22 | | | | | 3 22 | | 3.22 |
| 59 | Nelson & Fort Sheppard | 3·09 | | | | | 3·09 | | 3.09 |

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910—Toutes les voies ferrées.

| Total des milles exploités—Toutes les voies. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ligne representée par le capital-actions. | | Ligne des compagnies propriétaires. | Ligne exploitée à bail. | Ligne exploitée à l'entreprise. | Ligne expl. en vertu de droits de circulation. | Total des milles exploités. | Rails. | | Numéro. |
| Ligne-mère. | Embranchements et rame'ux | | | | | | Fer. | Acier. | |
| 122·88 | ·53 | ..... | ..... | ..... | 1·60 | 125·01 | ..... | 123·41 | 1 |
| 112·84 | 9·93 | ..... | ..... | ..... | ..... | 122·77 | ..... | 122·77 | 2 |
| 35·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·75 | 36·75 | ..... | 35·00 | 3 |
| 102·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 102·00 | ..... | 102·00 | 4 |
| 89·30 | 15·37 | ..... | ..... | ..... | 19·00 | 123·67 | ..... | 104·67 | 5 |
| 16·58 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8·67 | 25·25 | ..... | 16·58 | 6 |
| 6·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·00 | ..... | 6·00 | 7 |
| 78·29 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78·29 | ..... | 78·29 | 8 |
| 85·80 | 4·52 | ..... | ..... | ..... | ..... | 90·32 | ..... | 90·32 | 9 |
| 47·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 47·00 | ..... | 47·00 | 10 |
| 17·28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17·28 | ..... | 17·28 | 11 |
| 598·19 | 217·73 | ..... | ..... | ..... | ..... | 815·92 | ..... | 815·92 | 12 |
| 1,822·17 | 37·14 | ..... | ..... | ..... | 77·90 | 1,937·21 | ..... | 1,859·31 | 13 |
| 162·05 | 127·53 | ..... | ..... | ..... | ..... | 289·58 | 3·70 | 285·88 | 14 |
| 1,300·20 | 1,692·06 | ..... | 396·48 | 255·50 | ..... | 3,644·24 | ..... | 3,644·24 | 15 |
| 335·51 | 38·04 | ..... | ..... | ..... | 3·80 | 377·35 | ..... | 373·55 | 16 |
| 257·60 | 142·10 | ..... | ..... | ..... | 58·65 | 458 35 | ..... | 399·70 | 17 |
| 5,522·20 | 3,020·60 | 2,576·10 | 1,465·70 | 184·00 | 37·30 | 12,805·90 | ..... | 12,768 60 | 18 |
| 13·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13·00 | ..... | 13·00 | 19 |
| 31·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 31·00 | ..... | 31·00 | 20 |
| 71·50 | ..... | ..... | 16·78 | ..... | ..... | 88·28 | ..... | 88·28 | 21 |
| 155·63 | ..... | ..... | ..... | 10·10 | ..... | 165·73 | ..... | 165·73 | 22 |
| 87·98 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 87·98 | ..... | 87·98 | 23 |
| 48·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48·00 | ..... | 48·00 | 24 |
| 259·92 | 14·40 | ..... | 37·65 | ..... | 14·42 | 326·39 | 8·78 | 303·19 | 25 |
| 14·00 | 2·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 16·00 | ..... | 16·00 | 26 |
| 4·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4·50 | ..... | 4·50 | 27 |
| 27·00 | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 28·00 | ..... | 28·00 | 28 |
| 78·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78·00 | ..... | 78·00 | 29 |
| 4,739·70 | ..... | ..... | ..... | 161·30 | 13·71 | 4,914·71 | ..... | 4,901·00 | 30 |
| 500·29 | ..... | ..... | 65·14 | ..... | ..... | 565·43 | ..... | 565.43 | 31 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32 |
| 258·53 | 130·33 | ..... | ..... | ..... | 2·30 | 391·16 | ..... | 388·86 | 33 |
| 30·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30·00 | ..... | 30·00 | 34 |
| 61·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61·14 | ..... | 61·14 | 35 |
| 80·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80·00 | ..... | 80·00 | 36 |
| 49·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49·00 | ..... | 49·00 | 37 |
| 65·51 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 65·51 | ..... | 65·51 | 38 |
| 23·18 | 1·62 | ..... | ..... | ..... | ..... | 24·80 | ..... | 24·80 | 39 |
| 27·00 | ..... | ..... | 7·00 | ..... | ..... | 34·00 | ..... | 34·00 | 40 |
| 19·79 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19·79 | ..... | 19·79 | 41 |
| 126·40 | 7·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | 133·80 | 30·40 | 103·40 | 42 |
| 33·81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33·81 | ..... | 33·81 | 43 |
| 265·75 | ..... | ..... | ..... | ..... | 136·57 | 402·32 | ..... | 265·75 | 44 |
| 5·00 | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·00 | ..... | 6·00 | 45 |
| 33·69 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·42 | 34·11 | ..... | 33·69 | 46 |
| 33·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33·00 | ..... | 33·00 | 47 |
| 1·91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·91 | ..... | 1·91 | 48 |
| 27·50 | 2·92 | ..... | ..... | ..... | 3·25 | 33·67 | ..... | 30·42 | 49 |
| 15·00 | 3·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 18·00 | ..... | 18·00 | 50 |
| 44·30 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2·95 | 47·25 | ..... | 44·30 | 51 |
| 100·65 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·99 | 101·64 | ..... | 100·65 | 52 |
| 145·90 | ..... | ..... | 60·50 | ..... | ..... | 206·40 | ..... | 206·40 | 53 |
| 52·50 | 8·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | 61·10 | ..... | 61·10 | 54 |
| 25·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25·60 | ..... | 25·60 | 55 |
| 34·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34·00 | ..... | 34·00 | 56 |
| 5·82 | ..... | ..... | 5·03 | ..... | ..... | 10·85 | ..... | 10·85 | 57 |
| 30·28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30·28 | ..... | 30·28 | 58 |
| 58·51 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5·42 | 63·93 | ..... | 58·51 | 59 |

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Voies dans les cours et de garage. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ligne représentée par le capital-actions. | | Ligne exploitée à bail. | Ligne exploitée à l'entreprise. | Nouvelle ligne const. durant l'exercice. | Total des milles exploit. | Rails. | |
| | | Ligne principale. | Emb. et rame'ux | | | | | Fer. | Acier |
| 60 | New Brunswick Coal & Ry. Co | 7·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7·00 | ..... | 7·00 |
| 61 | New Brunswick Southern | 2·76 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2·76 | ..... | 2·76 |
| 62 | New Brunswick & P.E. Island | 1·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·60 | ..... | 1·60 |
| 63 | New Westminster Southern | 1·16 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·16 | ..... | 1·16 |
| 64 | North Shore | 1·37 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·37 | ..... | 1·37 |
| 65 | Nosbonsing & Nipissing | 1·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 25 | ..... | 1·25 |
| 66 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·00 | ..... | 1·00 |
| 67 | Ottawa & New York | 6·71 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·71 | ..... | 6·71 |
| 68 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | 2·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2·00 | ..... | 2·00 |
| 69 | Pontiac & Renfrew | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Princeton Branch of Wash'n Co. Ry | ·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·14 | ..... | ·14 |
| 71 | Quebec Central | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 72 | Quebec Ry., Light & Power Co | 6·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·00 | ..... | 6·00 |
| 73 | Quebec & Lake St. John | 35·41 | 3·64 | ..... | ..... | ..... | 39·05 | ..... | 39·05 |
| 74 | Quebec, Montreal & Southern | 23·05 | 3·12 | ..... | ..... | ..... | 26·17 | ..... | 26·17 |
| 75 | Red Mountain | 3·68 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3·68 | ..... | 3·68 |
| 76 | Rutland & Noyan | ·77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ·77 | ..... | ·77 |
| 77 | Salisbury & Albert | 5·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5·00 | ..... | 5·00 |
| 78 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 79 | Stanstead, Shefford & Chambly | 3·23 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3·23 | ..... | 3·23 |
| 80 | St. Clair Tunnel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 81 | St. Lawrence & Adirondack | 4·24 | ..... | 3·12 | ..... | ..... | 7·36 | ..... | 7·36 |
| 82 | Spokane & British Columbia | ..... | ..... | ·20 | ..... | ..... | ·20 | ..... | ·20 |
| 83 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | ..... | 42·42 | ..... | ..... | ..... | 42·42 | ..... | 42·42 |
| 84 | Témiscouata | 5·86 | 2·74 | ..... | ..... | ·25 | 8·85 | ..... | 8 60 |
| 85 | Temiscaming & Northern Ontario | 74 52 | 3·42 | ..... | ..... | ..... | 77·94 | ..... | 77·94 |
| 86 | Thousand Islands | 1·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·00 | ..... | 1·00 |
| 87 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 30·35 | ..... | ..... | ..... | ..... | 30·35 | ..... | 30·35 |
| 88 | Vancouver Copper Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 89 | Vancouver, Victoria & Eastern | 36·24 | ..... | ..... | ..... | ..... | 36·24 | ..... | 36·24 |
| 90 | Victoria & Sydney | 1·20 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·20 | ..... | 1·20 |
| 91 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 92 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 93 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Totaux définitifs | 4,741·71 | 350·93 | 61·83 | ·50 | ·25 | 5,155·22 | 36·48 | 5,118·49 |

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1909—Toutes les voies ferrées.

| Total des milles exploités—Toutes les voies. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ligne représentée par capital-actions. | | Ligne des compagnies propriétaires. | Ligne exploitée à bail. | Ligne exploitée à l'entreprise. | Ligne expl. en vertu de droits de circulation. | Total des milles exploités. | Rails. | | Numéro. |
| Ligne-mère. | Embranchements et rameaux | | | | | | Fer. | Acier. | |
| 65·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 65·00 | ..... | 65·00 | 60 |
| 84·95 | ·16 | ..... | ..... | ..... | ..... | 85·11 | ..... | 85·11 | 61 |
| 37·60 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37·60 | ..... | 37·60 | 62 |
| 25·26 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·48 | 26·74 | ..... | 25·26 | 63 |
| 7·50 | 2·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | 10·00 | ..... | 10·00 | 64 |
| 6·75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6·75 | ..... | 6·75 | 65 |
| 13 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13·50 | ..... | 13·50 | 66 |
| 63·61 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·90 | 65·51 | ..... | 63·61 | 67 |
| 8·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8·00 | ..... | 8·00 | 68 |
| 4·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4·25 | ..... | 4·25 | 69 |
| 5·24 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5·24 | ..... | 5·24 | 70 |
| 138·00 | 84·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 222·00 | ..... | 222·00 | 71 |
| 36·00 | ..... | ..... | ..... | 3·00 | ..... | 39·00 | ..... | 39·00 | 72 |
| 262.41 | 63·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | 325·55 | ..... | 325·55 | 73 |
| 214·96 | 3·12 | ..... | ..... | ..... | ..... | 218·08 | ..... | 218·08 | 74 |
| 13·27 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13·27 | ..... | 13·27 | 75 |
| 4·16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4·16 | ..... | 4·16 | 76 |
| 50·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50·00 | ..... | 50·00 | 77 |
| 14·40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14·40 | ..... | 14·40 | 78 |
| 46·23 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46·23 | ..... | 46·23 | 79 |
| 2·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2·25 | ..... | 2·25 | 80 |
| 37·06 | ..... | ..... | 16·42 | ..... | 8·92 | 62·40 | ..... | 53·48 | 81 |
| ..... | ..... | ..... | 3·90 | ..... | ..... | 3·90 | ..... | 3·90 | 82 |
| 39·00 | 65·19 | 1·09 | ..... | ..... | 1·20 | 106·48 | ..... | 105·28 | 83 |
| 118·86 | 2·74 | ..... | ..... | ..... | ·25 | 121·85 | ..... | 121·60 | 84 |
| 327·32 | 16·76 | ..... | ..... | ..... | ..... | 344·08 | ..... | 344·08 | 85 |
| 7·08 | ·25 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7·33 | ..... | 7·33 | 86 |
| 112·27 | ·27 | ..... | ..... | ..... | 4·36 | 116·90 | ..... | 112·54 | 87 |
| 12·00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12·00 | ..... | 12·00 | 88 |
| 255·64 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·48 | 257·12 | ..... | 255·64 | 89 |
| 17·46 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17·46 | ..... | 17·46 | 90 |
| 1·14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1·14 | ..... | 1·14 | 91 |
| 10·75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10·75 | ..... | 10·75 | 92 |
| 10·50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10·50 | ..... | 10·50 | 93 |
| 20,447·60 | 5,715·95 | 2,577·19 | 2,074·60 | 613·90 | 408·29 | 31,837·53 | 42·88 | 31,386·36 | |

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.—Canada

NOUVELLE-ECOSSE.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans la **Nouvelle-Ecosse.** le 30 juin. 1910. | 1909. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Canadian Government Railway—Intercolonial | 481·61 | 481·61 | | |
| 2 | Cape Breton | 31·00 | 31·00 | | |
| 3 | Cumberland Railway & Coal Co. | 32·00 | 32·00 | | |
| 4 | Dominion, Atlantic and | 247·40 | 247·40 | | |
| 5 | Windsor Branch of I.C. Ry. | 31·47 | 31·47 | | |
| 6 | Halifax & Southwestern | 369·81 | 369·81 | | |
| 7 | Inverness Railway & Coal Co. | 60·91 | 61·00 | ..... | ·09 |
| 8 | Liverpool & Milton | 6·00 | 5·75 | ·25 | |
| 9 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | 15·00 | 15·00 | | |
| 10 | Nova Scotia Steel & Coal Co.'s Railway | 12·50 | 12.50 | | |
| 11 | Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | 62·86 | 62·99 | ..... | ·13 |
| | Total | 1,350·56 | 1,350·53 | ·25 | ·22 |

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **l'Ile-du-P.-Edouard** le 30 juin. 1910. | 1909. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Chemin de fer de l'Etat—Ile du Prince-Edouard | 269·33 | 269·33 | | |
| | Total | 269·33 | 269·33 | | |

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—Canada.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans le **Nouveau-Brunswick** le 30 juin. 1910. | 1909. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Albert Southern (abandonné) | ..... | 19·00 | ..... | 19·00 |
| 2 | Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial | 504·69 | 504 69 | | |
| 3 | Canadian Pacific | 438·60 | 440·20 | ..... | 1·60 |
| 4 | Caraquet and | 68·00 | 68·00 | | |
| 5 | Gulf Shore | 16·78 | 16·78 | | |
| 6 | Elgin & Havelock | 28·00 | 28·00 | | |
| 7 | Hampton & St. Martin's | 30·00 | 30·00 | | |
| 8 | International of New Brunswick | 80·00 | 80·00 | | |
| 9 | Kent Northern and | 27·00 | 27·00 | | |
| 10 | St. Louis & Richibucto | 7·00 | 7·00 | | |
| 11 | Moncton & Buctouche | 32 00 | 32·00 | | |
| 12 | New Brunswick Coal & Railway Co. | 58·00 | 58·00 | | |
| 13 | New Brunswick & Prince Edward Island | 36·00 | 36·00 | | |
| 14 | New Brunswick Southern | 82·35 | 82·35 | | |
| 15 | North Shore | 8 63 | 8·63 | | |
| 16 | Emranch. Princeton de la Washington Co.Ry.(U.S.) | 5·10 | 5·10 | | |
| 17 | Salisbury & Albert | 45·00 | 50·00 | ..... | *5·00 |
| 18 | Témiscouata | 44·00 | 44·00 | | |
| 19 | York & Carleton | 10·50 | 10.50 | | |
| | Total | 1,521·65 | 1,547·25 | ..... | 25·60 |

* Rails de garage.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.—Canada—*Suite.*

QUÉBEC.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **Québec** le 30 juin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Atlantique et lac Supérieur | 100·00 | 100·00 | | |
| 2 | Atlantique, Québec et Ouest | 35·00 | 20·50 | 14·50 | |
| 3 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 464·07 | 464·07 | | |
| 4 | Pacifique Canadien | 1,031·20 | 939·80 | 91·40 | |
| 5 | Canadian Northern Quebec | 348·67 | 266·80 | 81·87 | |
| 6 | Carillon et Grenville | 13·00 | 13·00 | | |
| 7 | Grand Tronc | 451·40 | 451·40 | | |
| 8 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 66·38 | 66·38 | | |
| 9 | Hereford | 52·18 | 52·85 | .... .... | ·67 |
| 10 | Lotbinière et Mégantic | 30·00 | 30·00 | | |
| 11 | Massawappi Valley | 35·46 | 35·46 | | |
| 12 | Montréal et Atlantique | 163·40 | 163·40 | | |
| 13 | Montréal et ligne provinciale | 58·60 | 58·60 | | |
| 14 | Montréal et Vermont Junction | 23·60 | 23·60 | | |
| 15 | Napierville Junction | 27·06 | 27·06 | | |
| 16 | Orford Mountain, maint. compr. dans le Cie du Pac. | ... .... | 55·10 | .... ..... | 55·10 |
| 17 | Phillipsburg Railway and Quarry Co. | 6·00 | 6·00 | | |
| 18 | Quebec Central | 222·00 | 222·00 | | |
| 19 | Québec et lac Saint-Jean | 286·50 | 286·50 | | |
| 20 | Quebec Railway, Light and Power Co | 27·00 | 27 00 | | |
| 21 | Québec, Montréal et Sud | 191·91 | 191·91 | | |
| 22 | Rutland et Noyan | 3·39 | 3·39 | | |
| 23 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43 00 | 43·00 | | |
| 24 | St. Lawrence et Adirondack | 46·12 | 46·12 | | |
| 25 | Témiscouata | 69·00 | 69·00 | | |
| | Total | 3,794·94 | 3,662·94 | 187·77 | 55·77 |

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice clas le 30 juin 1910.—Canada—*Suite.*

ONTARIO.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **Ontario** le 30 juin. 1910. | 1909. | Augmentation. | Diminution |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Algoma Central and Hudson Bay | 89·64 | 89·64 | | |
| 2 | Bay of Quinté | 89·37 | 89·37 | | |
| 3 | Bessemer and Barry's Bay | 5·00 | 5·00 | | |
| 4 | Brockville, Westport and Northwestern | 45·00 | 45·00 | | |
| 5 | Bruce Mines and Algoma | 17·28 | 17·28 | | |
| 6 | Canada Southern | 382·19 | 382·19 | | |
| 7 | Canadian Northern | 353·70 | 353·70 | | |
| 8 | Canadian Northern Ontario | 342·20 | 332·73 | 9·47 | |
| 9 | Canadian Pacific | 2,881·90 | 2,881·50 | ·40 | |
| 10 | Central Ontario, and | 140·13 | 140·13 | | |
| 11 | Marmora Railway and Mining Co. | 9·60 | 9·60 | | |
| 12 | Grand Trunk | 2,643·56 | 2,657·04 | ..... | 13·48 |
| 13 | Grand Trunk (Canada Atlantic) | 389·88 | 389·88 | | |
| 14 | Irondale, Bancroft and Ottawa | 48·00 | 48·00 | | |
| 15 | Kingston and Pembroke | 109·80 | 109·80 | | |
| 16 | Lake Erie and Detroit River, and | 198·81 | 198·81 | | |
| 17 | London and Port Stanley | 23·66 | 23·66 | | |
| 18 | Maganetawan River | 1·91 | 1·91 | | |
| 19 | Manitoulin and North Shore | 22·70 | 15·83 | 6·87 | |
| 20 | Nosbonsing and Nipissing | 5·50 | 5·50 | | |
| 21 | Ottawa and New York | 56·90 | 56·90 | | |
| 22 | Pontiac and Renfrew | 4·25 | 4·25 | | |
| 23 | Schomberg and Aurora | 14·40 | 14·40 | | |
| 24 | St. Clair Tunnel et abords | 2·25 | 2·25 | | |
| 25 | Temiskaming et Northern Ontario | 266·14 | 264·74 | 1·40 | |
| 26 | Thousand Islands | 6·33 | 6·33 | | |
| 27 | Toronto, Hamilton and Buffalo | 80·15 | 83·67 | | 3·52 |
| | Total | 8,230·25 | 8,229·11 | 4·66 | 3·52 |

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice clos le 30 juin 1910.—Canada—*Suite.*

MANITOBA.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **Manitoba** le 30 juin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay | 69·45 | 69·45 | | |
| 2 | Canadian Northern | 1,530·90 | 1,522·08 | 8·82 | |
| 3 | Pacifique Canadien | 1,528·50 | 1,522·00 | 6·50 | |
| 4 | Midland of Manitoba, maintenant Manitoba Great Northern | 91·77 | 91·77 | | |
| | Total | 3,220 62 | 3,205·30 | 15·32 | |

SASKATCHEWAN.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **Saskatchewan** le 30 juin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Canadian-Northern | 1,182·50 | 1,006·44 | 176·06 | |
| 2 | Pacifique Canadien | 1,749·40 | 1,624·90 | 124·50 | |
| | Total | 2,931·90 | 2,631 34 | 300·56 | |

ALBERTA.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans **Alberta** le 30 jnin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Alberta Railway and Irrigation Co. | 111·82 | 111·82 | | |
| 2 | Canadian Northern | 214·20 | 214·20 | | |
| 3 | Edmonton, Yukon and Pacific | 1,157·90 | 991·00 | 166·90 | |
| 4 | Pacifique Canadien | 4·50 | 4·50 | | |
| | Total | 1,488·42 | 1,321·52 | 166·90 | |

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—Canada.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans la **Colombie-Anglaise** le 30 juin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Bedlington & Nelson | 15·30 | 23·97 | ..... | 8·67 |
| 2 | British Yukon | 31·22 | 31·22 | | |
| 3 | Pacifique-Canadien | 1,212·50 | 1,208·90 | 3·60 | |
| 4 | Crowsnest Southern | 74·18 | 74·18 | | |
| 5 | Eastern British Columbia | 16·00 | 14·00 | 2·00 | |
| 6 | Esquimalt & Nanaimo | 78·00 | 78·00 | | |
| 7 | Kaslo and Slocan | 23·37 | 23·37 | | |
| 8 | Kettle River Valley | 18·50 | 20·00 | ..... | 1·50 |
| 9 | Morrissey, Fernie & Michel | 10·85 | 10·85 | | |
| 10 | Nelson & Fort Sheppard | 55·42 | 55 42 | | |
| 11 | New Westminster Southern | 24·10 | 24·10 | | |
| 12 | Red Mountain | 9·59 | 9·59 | | |
| 13 | Spokane & British Columbia | 3·70 | 3·70 | | |
| 15 | Vancouver Copper Co.'s Ry. | 12·00 | 12·00 | | |
| 14 | Vancouver, Victoria & Eastern | 219·40 | 178·49 | 40·91 | |
| 16 | Victoria & Sydney | 16·26 | 16·26 | | |
| 17 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co. | 1·14 | 1·14 | | |
| 18 | Wellington Colliery Co. | 10·75 | 10·75 | | |
| | Total | 1,832·28 | 1,795·94 | 46·51 | 10·17 |

TERRITOIRE DU YUKON.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles possédés dans le **Territoire-du-Yukon** le 30 juin. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | | |
| 1 | Yukon Britannique | 59·10 | 59·10 | | |
| 2 | Mines du Klondike | 31·81 | 31·81 | | |
| | Total | 90 91 | 90·91 | | |

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ACTIONS. | | | | DETTE |
| | Nam du chemin de fer. | Montant impayé. | Montant par mille de la ligne. | Proportion avec le capital total du chemin de fer. 100 × Col. 2 / Col. 12. | Montant impayé. Colonnes. 8+9+10+11 | Montant par mille de la ligne. |
| | | $ | $ | p. c. | $ | $ |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co. | 1,223,500 | 10,924 | 100·00 | ..... | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 10,000,000 | 81,920 | 56·49 | 7,703,763 | 63,109 |
| 3 | Atlantic, Quebec & Western | 940,000 | 26,857 | 28·70 | 2,231,970 | 66,656 |
| 4 | Atlantique et Lac Superieur | ..... | ..... | ..... | 1,941,313 | 19,413 |
| 5 | Bay of Quinté | 1,395,000 | 14,940 | 61·34 | 880,000 | 9,424 |
| 6 | Bedlington et Nelson | 1,000,000 | 65,359 | 100·00 | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | 125,000 | 20,833 | 100·00 | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 2,120,000 | 30,526 | 100·00 | ..... | ..... |
| 9 | *Brandon Transfer | 12,600 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 10 | British Yukon | 2,934,119 | 30,149 | 60·00 | 1,957,460 | 20,114 |
| 11 | Brockville, Westport & Northwestern | 900,000 | 20,000 | 66·66 | 450,000 | 10,000 |
| 12 | Bruce Mines & Algoma | 99,000 | 5,729 | 33·79 | 194,000 | 11,226 |
| | Canada Atlantique, comprenant— | | | | | |
| 13 | Ottawa, Arnprior & Parry Sound (G. T. Ry.) | 7,200,000 | 18,163 | 31·94 | 15,337,188 | 38,690 |
| 14 | Central Counties | 500,000 | 12,990 | 56·81 | 380,000 | 9,873 |
| 15 | Pembroke Southern | 178,000 | 8,334 | 54·27 | 150,000 | 7,022 |
| 16 | Canada Southern | 15,000,000 | 39,247 | 42·69 | 20,130,000 | 52,670 |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | |
| 17 | Intercolonial | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 18 | Ile-du-Prince-Edouard | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Canadian Northern | 55,000,000 | 20,229 | 36·56 | 95,412,203 | 35,093 |
| 20 | Canadian Northern Ontario | 250,000 | 786 | 3·08 | 7,860,000 | 24,717 |
| 21 | Canadian Northern Quebec | 9,550,000 | 28,006 | 52·26 | 8,725,511 | 25,588 |
| 22 | Pacifique Canadien | 205,616,666 | 20,561 | 53·64 | 177,693,583 | 17,769 |
| | Ligne de la Cie— | | | | | |
| 23 | Canada Central | ..... | ..... | ..... | 973,333 | 3,625 |
| 24 | Montreal et Western | 5,000 | 75 | 1·40 | 353,708 | 5,287 |
| | Lignes affermées— | | | | | |
| 25 | Atlantic & Northwest | 3,416,000 | 9,877 | 33·52 | 6,775,066 | 19,586 |
| 26 | British Columbia Southern | 172,200 | 821 | 12·78 | 1,175,000 | 5,600 |
| 27 | Calgary & Edmonton | 1,000,000 | 2,270 | 10·90 | 8,158,894 | 18,548 |
| 28 | Cap de la Madeleine | 20,000 | 8,571 | 100·00 | ..... | ..... |
| 29 | Columbia & Kootenay | 250,000 | 4,166 | 16·30 | 1,277,500 | 21,291 |
| 30 | Columbia & Western | 1,000,000 | 6,365 | 14·94 | 5,691,000 | 36,225 |
| 31 | Fredericton | 319,280 | 14,447 | 76·17 | 100,000 | 4,525 |
| 32 | Great Northwest Central | 500,000 | 4,475 | 26·66 | 1,375,000 | 12,309 |
| 33 | Guelph & Goderich | 125,000 | 1,564 | 4·92 | 2,415,000 | 30,225 |
| 34 | Guelph Junction | 21,000 | 1,354 | 16·82 | 173,000 | 11,161 |
| 35 | Kootenay & Arrowhead | 1,000,000 | 30,120 | 56·18 | 780,000 | 23,494 |
| 36 | Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool | 200,000 | 5,168 | 28·56 | 500,000 | 12,919 |
| 37 | Manitoba & Northwestern | 6,872,814 | 20,108 | 55·60 | 5,489,153 | 16,059 |
| 38 | Manitoba Southwest Colonization | 700,000 | 3,256 | 21·04 | 2,616,000 | 12,167 |
| 39 | Montreal & Lake Maskinonge | 25,000 | 2,272 | 20·00 | 100,000 | 9,090 |
| 40 | Montreal & Ottawa | 227,200 | 2,430 | 12·20 | 1,636,250 | 17,500 |
| 41 | Nakusp & Slocan | 300,000 | 8,219 | 31·67 | 647,074 | 17,728 |
| 42 | Nouveau-Brunswick | 4,780,800 | 10,858 | 37·93 | 7,821,127 | 17,763 |
| 43 | Nouv.-Brunswick et Canada | 2,179,867 | 18,318 | 92·77 | 170,000 | 1,429 |
| 44 | Nicola, Kamloops et Similkameen | 250,000 | 5,319 | 17·54 | 1,175,000 | 25,000 |
| 45 | Northern Colonization | 300,000 | 12,766 | 21·14 | 1,118,000 | 47,574 |

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1910.

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONSOLIDÉE. | DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS. | | | | SOMMAIRE. | | |
| Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 5 / Col. 12. | Bons. | Obligations diverses. | Actions de préférence. — *Income Bonds.* | Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant. | Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5. | Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6 | Numéro. |
| p. c. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,223,500 | 10,924 | 1 |
| 43·51 | 6,750,000 | 953.763 | ..... | ..... | 17,703,763 | 145,029 | 2 |
| 71·30 | 2,231,970 | ..... | ..... | ..... | 3,171,970 | 93,513 | 3 |
| 100·00 | 1,941,313 | ..... | ..... | ..... | 1,941,313 | 19,413 | 4 |
| 38·66 | 880,000 | ..... | ..... | ..... | 2,275,000 | 24,364 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,000,000 | 65,359 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 125,000 | 20,833 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,120,000 | 30,526 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12,600 | ..... | 9 |
| 40·00 | 1,957,460 | ..... | ..... | ..... | 4,891,579 | 50,263 | 10 |
| 33·34 | 450,000 | ..... | ..... | ..... | 1,350,000 | 30,000 | 11 |
| 66·21 | 194,000 | ..... | ..... | ..... | 293,000 | 16,955 | 12 |
| 68·06 | 15,337,188 | ..... | ..... | ..... | 22,537,188 | 56,853 | 13 |
| 43·19 | 380,000 | ..... | ..... | ..... | 880,000 | 22,863 | 14 |
| 45·73 | 150,000 | ..... | ..... | ..... | 328,000 | 15,356 | 15 |
| 57·31 | 20,130,000 | ..... | ..... | ..... | 35,130,000 | 91,917 | 16 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 |
| 63·44 | 77,548,260 | 6,742,080 | ..... | 11,121,863 | 150,412,203 | 55,322 | 19 |
| 96 92 | 7,860,000 | ..... | ..... | ..... | 8,110,000 | 25,503 | 20 |
| 47·74 | 8,725,511 | ..... | ..... | ..... | 18,275,511 | 53,594 | 21 |
| 46·36 | 176,333,583 | ..... | ..... | 1,360,000 | 383,310,249 | 38,330 | 22 |
| 100·00 | 973,333 | ..... | ..... | ..... | 973,333 | 3,625 | 23 |
| 98·60 | 353,708 | ..... | ..... | ..... | 358,708 | 5,362 | 24 |
| 66·48 | 6,775,066 | ..... | ..... | ..... | 10,191,066 | 29,463 | 25 |
| 87·22 | 1,175,000 | ..... | ..... | ..... | 1,347,200 | 6,421 | 26 |
| 89·10 | 8,158,894 | ..... | ..... | ..... | 9,158,894 | 20,818 | 27 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,000 | 8,571 | 28 |
| 83·70 | 1,277,500 | ..... | ..... | ..... | 1,527,500 | 25,457 | 29 |
| 85·06 | 5,691,000 | ..... | ..... | ..... | 6,691,000 | 42,590 | 30 |
| 23·83 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 419,280 | 18,972 | 31 |
| 73·34 | 1,375,000 | ..... | ..... | ..... | 1,875,000 | 16,784 | 32 |
| 95·08 | 2,415,000 | ..... | ..... | ..... | 2,540,000 | 31,789 | 33 |
| 89·18 | 173,000 | ..... | ..... | ..... | 194,000 | 12,515 | 34 |
| 43·82 | 780,000 | ..... | ..... | ..... | 1,780,000 | 53,614 | 35 |
| 71·44 | 500,000 | ..... | ..... | ..... | 700,000 | 18,087 | 36 |
| 44·40 | 5,489,153 | ..... | ..... | ..... | 12,361,967 | 36,167 | 37 |
| 78·96 | 2,616,000 | ..... | ..... | ..... | 3,316,000 | 15,423 | 38 |
| 80·00 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 125,000 | 11,362 | 39 |
| 87·80 | 1,636,250 | ..... | ..... | ..... | 1,863,450 | 19,930 | 40 |
| 68.33 | 647,074 | ..... | ..... | ..... | 947,074 | 25,947 | 41 |
| 62·07 | 7,821,127 | ..... | ..... | ..... | 12,601,927 | 28,621 | 42 |
| 7·23 | 170,000 | ..... | ..... | ..... | 2,349,867 | 19,747 | 43 |
| 82·46 | 1,175,000 | ..... | ..... | ..... | 1.425,000 | 30,319 | 44 |
| 78·86 | 1,118,000 | ..... | ..... | ..... | 1,418,000 | 60,340 | 45 |

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ACTIONS. | | | | DETTE |
| | Nom du chemin de fer. | Montant impayé. | Montant par mille de la ligne. | Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 2 / Col. 12. | Montant impayé. Cols. 8+9+10+11 | Montant par mille de la ligne. |
| | Canadien Pacifique—*Suite.* | $ | $ | p. c. | $ | $ |
| | Leased—*Suite.* | | | | | |
| 46 | Ontario & Quebec | 2,000,000 | 2,946 | 9·26 | 19,502,591 | 28,871 |
| 47 | Ottawa, Northern & Western | 1,300,000 | 8,207 | 30·00 | 3,075,000 | 19,413 |
| 48 | Shuswap & Okanagan | 750,000 | 14,763 | 40·00 | 1,139,253 | 22,426 |
| 49 | St. John Bridge & Ry. Extension | 200,000 | 100,000 | 61·54 | 125,000 | 62,500 |
| 50 | St. John & Maine | 2,654,153 | 28,296 | 92·43 | 216,664 | 2,310 |
| 51 | St. Lawrence & Cttawa | 789,909 | 13,549 | 44·79 | 973,334 | 16,695 |
| 52 | St. Mary's & Western Ontario | 250,000 | 16,393 | 55·70 | 198,250 | 13,000 |
| 53 | St. Stephen & Milltown | 50,000 | 10,870 | 100·00 | ..... | ..... |
| 54 | Tilsonburg, Lake Erie & Pacific | 400,000 | 11,976 | 31·50 | 1,000,000 | 26,041 |
| 55 | Tobique Valley | 29,900 | 1,068 | 9·65 | 280,000 | 10,000 |
| 56 | Toronto, Grey & Bruce | 785,490 | 4,127 | 18·32 | 3,500,000 | 18,392 |
| 57 | Vancouver & Lulu Island | 25,000 | 1,480 | 8·20 | 280,000 | 16,568 |
| 58 | Walkerton & Lucknow | 19,000 | 504 | 2·50 | 740,000 | 19,628 |
| 59 | West Ontario Pacific | 21,000 | 789 | 100·00 | ..... | ..... |
| 60 | Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron | 500,000 | 38,461 | 54·00 | 426,000 | 32,769 |
| 61 | Georgian Bay & Seaboard | 250,000 | 19,230 | 38·52 | 399,000 | 30,692 |
| 62 | Orford Mountain | 501,000 | 9,109 | 41·64 | 702,000 | 12,764 |
| 63 | *Central of Canada | 526,000 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 64 | Cape Breton | 1,000,000 | 32,258 | 100·00 | ..... | ..... |
| 65 | Caraquet | 950,000 | 13,286 | 62·30 | 546,900 | 8,042 |
| 66 | Carillon & Grenville | 200,000 | 15,385 | 100·00 | ..... | ..... |
| 67 | Central Ontario & | 3,340,000 | 23,857 | 76·96 | 1,000,000 | 7,143 |
| 68 | Marmora Ry. & Mining Co | 115,421 | 11,542 | 53·11 | 100,000 | 10,000 |
| 69 | Crowsnest Southern | 4,180,000 | 56,349 | 100·00 | ..... | ..... |
| 70 | Cumberland Ry. & Coal Co | 500,000 | 15,625 | 52·00 | 489,500 | 15,328 |
| 71 | Dominion Atlantic | 2,433,333 | 9,892 | 31·10 | 5,364,040 | 21,630 |
| 72 | Elgin & Havelock | 44,900 | 1,603 | 47·30 | 50,000 | 1,786 |
| 73 | Eastern British Columbia | 420,000 | 30,000 | 50·00 | 420,000 | 30,000 |
| 74 | Esquimalt & Nanaimo | 2,500,000 | 32,501 | 100·00 | ..... | ..... |
| 75 | *Erie, London & Tilsonburg | 12,500 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 76 | *Fort William Terminal | 12,500 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 77 | Grand Trunk | 222,151,134 | 75,379 | 61·40 | 139,889,145 | 47,466 |
| 78 | Buffalo & Lake Huron | 2,555,657 | 15,844 | 40·74 | 3,716,955 | 23,043 |
| 79 | Great Western | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Midland, Ontario | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 81 | Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 82 | Owen Sound Branch | ..... | ..... | ..... | 100,000 | 8,064 |
| 83 | Toronto Belt Line | 50,000 | 3,909 | 9.76 | 462,500 | 36,161 |
| 84 | Wellington, Grey & Bruce | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 85 | *Grand Trunk Pacific | 24,942,000 | ..... | 23·95 | 79,167,857 | ..... |
| 86 | Gulf Shore | 6,250 | 390 | 100·00 | ..... | ..... |
| 87 | *Ha-Ha Bay | 600,000 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 88 | Halifax & Southwestern | 1,000,000 | 2,704 | 18·72 | 4,341,954 | 11,741 |
| 89 | Hereford | 800,000 | 15,137 | 50·00 | 800,000 | 15,137 |
| 90 | *Huron & Ontario | 3,000,000 | ..... | 95·24 | 150,000 | ..... |
| 91 | *Indian River | 15,000 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 92 | *International of New Brunswick | 1,320,000 | ..... | 59·56 | 896,000 | ..... |
| 93 | Inverness Ry. & Coal Co | 7,500,000 | 114,504 | 78·00 | 2,115,000 | 32,290 |
| 94 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 53,500 | 1,114 | 10·62 | 450,000 | 9,375 |
| 95 | Kaslo & Slocan | 1,000,000 | 42,735 | 57·15 | 750,000 | 32,051 |

* En voie de construction.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONSOLIDÉE. | DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS. | | | | SOMMAIRE. | | |
| Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 5 / Col. 12. | Bons. | Obligations diverses. | Actions de préférence. — *Income Bonds.* | Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant. | Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5. | Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6 | Numéro. |
| p. c. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 90·74 | 19,502,591 | ..... | ..... | ..... | 21,502,591 | 31,817 | 46 |
| 70·00 | 3,075,000 | ..... | ..... | ..... | 4,375,000 | 27,620 | 47 |
| 60·00 | 1,139,253 | ..... | ..... | ..... | 1,889,253 | 37,189 | 48 |
| 38·46 | 125,000 | ..... | ..... | ..... | 325,000 | 162,500 | 49 |
| 7·57 | 216,664 | ..... | ..... | ..... | 2,870,817 | 30,606 | 50 |
| 55·21 | 973,334 | ..... | ..... | ..... | 1,763,243 | 30,244 | 51 |
| 44·30 | 198,250 | ..... | ..... | ..... | 448,250 | 29,393 | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50,000 | 10,870 | 53 |
| 68·50 | 1,000,000 | ..... | ..... | ..... | 1,400,000 | 38,017 | 54 |
| 90·35 | 280,000 | ..... | ..... | ..... | 309,900 | 11,068 | 55 |
| 81·68 | 3,500,000 | ..... | ..... | ..... | 4,285,490 | 22,519 | 56 |
| 91·80 | 280,000 | ..... | ..... | ..... | 305,000 | 18,048 | 57 |
| 97·50 | 740,000 | ..... | ..... | ..... | 759,000 | 20,132 | 58 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21,000 | 789 | 59 |
| 46·00 | 426,000 | ..... | ..... | ..... | 926,000 | 71,230 | 60 |
| 61·48 | 399,000 | ..... | ..... | ..... | 649,000 | 49,922 | 61 |
| 58·36 | 702,000 | ..... | ..... | ..... | 1,203,000 | 21,873 | 62 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 526,000 | ..... | 63 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,000,000 | 32,258 | 64 |
| 37·70 | 500,000 | 46,900 | ..... | ..... | 1,496,900 | 21,328 | 65 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 200,000 | 15,385 | 66 |
| 23·04 | 1,000,000 | ..... | ..... | ..... | 4,340,000 | 31,000 | 67 |
| 46·89 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 215,421 | 21,542 | 68 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,180,000 | 56,349 | 69 |
| 48·00 | 489,500 | ..... | ..... | ..... | 989,500 | 30,953 | 70 |
| 68·90 | 4,901,706 | 462,334 | ..... | ..... | 7,797,373 | 31,522 | 71 |
| 52·70 | 50,000 | ..... | ..... | ..... | 94,900 | 3,389 | 72 |
| 50·00 | 420,000 | ..... | ..... | ..... | 840,000 | 60,000 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,500,000 | 32,501 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12,500 | ..... | 75 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12,500 | ..... | 76 |
| 38·60 | 139,889,145 | ..... | ..... | ..... | 362,040,279 | 122,845 | 77 |
| 59·26 | 3,716,955 | ..... | ..... | ..... | 6,272,612 | 38,887 | 78 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 79 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 81 |
| 100·00 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 100,000 | 8,064 | 82 |
| 90·24 | 462,500 | ..... | ..... | ..... | 512,500 | 40,070 | 83 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 84 |
| 76·05 | 79,167,857 | ..... | ..... | ..... | 104,109,857 | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,250 | 390 | 86 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 600,000 | ..... | 87 |
| 81·28 | 4,341,954 | ..... | ..... | ..... | 5,341,954 | 14,445 | 88 |
| 50·00 | 800,000 | ..... | ..... | ..... | 1,600,000 | 30,274 | 89 |
| 4·76 | ..... | 150,000 | ..... | ..... | 3,150,000 | ..... | 90 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,000 | ..... | 91 |
| 40·44 | 896,000 | ..... | ..... | ..... | 2,216,000 | ..... | 92 |
| 22·00 | 2,115,000 | ..... | ..... | ..... | 9,615,000 | 146,794 | 93 |
| 89·38 | 450,000 | ..... | ..... | ..... | 503,500 | 10,489 | 94 |
| 42·85 | 750,000 | ..... | ..... | ..... | 1,750,000 | 74,786 | 95 |

TABLEA 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ACTIONS. | | | | DETTE |
| | Nom du chemin de fer. | Montant impayé. | Montant par mille de la ligne. | Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 2 / Col. 12. | Montant impayé. Cols. 8+9+10+11 | Montant par mille de la ligne. |
| | | $ | $ | p. c. | $ | $ |
| 96 | Kent Northern & | 75,000 | 2,777 | 66·40 | 38,000 | 1,407 |
| 97 | St. Louis & Richibucto | 20,000 | 2,857 | 100·00 | ..... | ..... |
| 98 | Kettle River Valley | 375,000 | 18,750 | 46·01 | 440,000 | 22,000 |
| 99 | Kingston & Pembroke | 3,393,550 | 30,907 | 85·57 | 572,000 | 5,209 |
| 100 | Klondike Mines | 1,375,000 | 44,355 | 55·76 | 1,091,250 | 35,202 |
| 101 | Lake Erie & Detroit River, & | 1,400,000 | 7,042 | ..... | 3,016,000 | 15,170 |
| 102 | London & Port Stanley | 1,332,854 | 56,409 | 100·00 | ..... | ..... |
| 103 | Liverpool & Milton | 30,300 | 5,050 | 85·84 | 5,000 | 833 |
| 104 | Lotbinière & Megantic | 50,000 | 1,666 | 100·00 | ..... | ..... |
| 105 | Maganetawan River | 30,000 | 15,706 | 100 00 | ..... | ..... |
| 106 | Manitoba (Canadian Northern) | 1,432,200 | 4,086 | 20·43 | 5,576,800 | 15,911 |
| 107 | Manitoulin & North Shore | 200,000 | 8,819 | 33·06 | 405,000 | 17,841 |
| 108 | Maritime Coal & Railway Co | 2,000,000 | 133,333 | 72·00 | 774,500 | 51,633 |
| 109 | Massawippi Valley | 800,000 | 22,560 | 100·00 | ..... | ..... |
| 110 | Midland of Manitoba. | 204,000 | 22,229 | 100·00 | ..... | ..... |
| 111 | Moncton & Buctouche | 250,000 | 7,812 | 80·65 | 60,000 | 1,875 |
| 112 | Montreal & Atlantic, and | 3,200,000 | 31,098 | 71·34 | 1,065,000 | 10,350 |
| 113 | Lake Champlain & St. Lawrence Junction | 600,000 | 9,917 | 61·35 | 378,000 | 6,248 |
| 114 | Montreal & Province Line | 1,000,000 | 17,064 | 83·33 | 200,000 | 4,926 |
| 115 | Montreal & Vermont Junction | 1,000,000 | 42,373 | 66·66 | 500,000 | 21,186 |
| 116 | Morrissey, Fernie & Michel.. | 1,263,000 | 217,010 | 95·92 | 42,500 | 7,302 |
| 117 | Napierville Junction | 600,000 | 22,173 | 100·00 | ..... | ..... |
| 118 | Nelson & Fort Sheppard | 1,500,000 | 27,066 | 53·71 | 1,293,000 | 23,331 |
| 119 | Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-E. | 214,850 | 5,968 | 75·16 | 71,000 | 1,972 |
| 120 | New Brunswick Southern | 49,000 | 581 | 9·00 | 500,000 | 5,931 |
| 121 | New Brunswick Coal & R'ly. Co. | † | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 122 | New Westminster Southern. | 600,000 | 24,896 | 100·00 | ..... | ..... |
| 123 | North Shore | 98,000 | 11,355 | 73·68 | 35,000 | 4,056 |
| 124 | Nosbonsing & Nipissing | 250,000 | 45,455 | 100·00 | ..... | ..... |
| 125 | Nova Scotia Steel & Coal Co.'s Railway. | ‡ | ..... | ..... | ‡ | ..... |
| 126 | Ottawa & New York | 1,000,000 | 17,575 | 38·46 | 1,600,000 | 28,119 |
| 127 | *Pacific, Northern & Omenica | 60,000 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 128 | Père Marquette (in Canada) | ..... | ..... | ..... | 5,870,000 | 29,500 |
| 129 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co. | 124,500 | 20,750 | 100·00 | ..... | ..... |
| 130 | Pontiac & Renfrew | 20,000 | 4,706 | 100·00 | ..... | ..... |
| 131 | Princeton Branch of the Washington Co. Railway (U.S.) | 86,950 | 17,049 | 50·00 | 86,950 | 17,049 |
| 132 | *Quinze & Blanche River | 125,000 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 133 | Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan (C.N.R.) | 201,100 | 787 | 3·80 | 5,083,582 | 19,896 |
| 134 | Quebec Central | 3,381,603 | 15,233 | 35·17 | 6,233,406 | 28,079 |
| 135 | Quebec & Lake St. John | 4,524,000 | 15,790 | 37·00 | 7,702,960 | 26,886 |
| 136 | Quebec Ry., Light & Power Co. | 3,250,000 | 120,000 | 56·28 | 2,517,299 | 93,259 |
| 137 | *Quebec & New Brunswick | 387,900 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 138 | Quebec, Montreal & Southern | 1,000,000 | 5,211 | 100·00 | ..... | ..... |
| 139 | Red Mountain | 190,600 | 19,874 | 46·76 | 217,000 | 22,628 |
| 140 | Rutland & Noyan | 100,000 | 29,499 | 50·00 | 100,000 | 29,499 |
| 141 | Salisbury & Albert | 150,000 | 3,333 | 100·00 | ..... | ..... |
| 142 | Schomberg & Aurora | 250,000 | 17,611 | 45.90 | 300,000 | 20,833 |
| 143 | Stanstead, Shefford & Chambly | 608,750 | 14,157 | 46·60 | 697,461 | 16,220 |
| 144 | Tunnel St. Clair | 350,000 | 155,555 | 12·28 | 2,500,000 | 1,111,111 |

† Appartenant au gouvernement du Nouveau-Brunswick et exploité. * En voie de construction.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONSOLIDÉE. | DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS. | | | | SOMMAIRE. | | |
| Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 5 / Col. 12. | Bons. | Obligations diverses. | Actions de préférence. | Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant. | Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5. | Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6 | Numéro. |
| p. c. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 33·60 | 38,000 | ..... | ..... | ..... | 113,000 | 4,184 | 96 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,000 | 2,857 | 97 |
| 53·99 | 440,000 | ..... | ..... | ..... | 815,000 | 40,750 | 98 |
| 14·43 | 572,000 | ..... | ..... | ..... | 3,965,550 | 36,116 | 99 |
| 44·24 | 935,040 | ..... | ..... | 156,210 | 2,466,250 | 79,557 | 100 |
| ..... | 3,000,000 | ..... | ..... | 16,000 | 4,416,000 | 22,212 | 101 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,332,854 | 56,409 | 102 |
| 14·16 | 5,000 | ..... | ..... | ..... | 35,300 | 5,883 | 103 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50,000 | 1,666 | 104 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30,000 | 15,706 | 105 |
| 79·57 | 5,576,800 | ..... | ..... | ..... | 7,009,000 | 19,997 | 106 |
| 66·94 | 405,000 | ..... | ..... | ..... | 605,000 | 26,660 | 107 |
| 28·00 | 774,500 | ..... | ..... | ..... | 2,774,500 | 184,966 | 108 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 800,000 | 22,560 | 109 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 204,000 | 22,229 | 110 |
| 19·35 | 60,000 | ..... | ..... | ..... | 310,000 | 9,687 | 111 |
| 28·66 | 1,065,000 | ..... | ..... | ..... | 4,265,000 | 41,448 | 112 |
| 38·65 | 378,000 | ..... | ..... | ..... | 978,000 | 16,165 | 113 |
| 16·67 | 200,000 | ..... | ..... | ..... | 1,200,000 | 21,990 | 114 |
| 33·34 | 500,000 | ..... | ..... | ..... | 1,500,000 | 63,559 | 115 |
| 4·08 | 42,500 | ..... | ..... | ..... | 1,305,500 | 224,312 | 116 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 600,000 | 22,173 | 117 |
| 46·29 | 1,293,000 | ..... | ..... | ..... | 2,793,000 | 50,397 | 118 |
| 24·84 | 71,000 | ..... | ..... | ..... | 285,850 | 7,940 | 119 |
| 91·00 | 500,000 | ..... | ..... | ..... | 549,000 | 6,512 | 120 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | † | ..... | 121 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 600,000 | 24,896 | 122 |
| 26·32 | 35,000 | ..... | ..... | ..... | 133,000 | 15,411 | 123 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 250,000 | 45,455 | 124 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ‡ | ..... | 125 |
| 61·54 | 1,325,000 | ..... | 275,000 | ..... | 2,600,000 | 45,694 | 126 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 60,000 | ..... | 127 |
| 100·00 | 5,870,000 | ..... | ..... | ..... | 5,870,000 | 29,500 | 128 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 124,500 | 20,750 | 129 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,000 | 4,706 | 130 |
| 50·00 | 86,950 | ..... | ..... | ..... | 173,900 | 34,098 | 131 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 125,000 | ..... | 132 |
| 96 20 | 5,083,582 | ..... | ..... | ..... | 5,284,682 | 20,683 | 133 |
| 64·83 | 4,588,473 | ..... | 1,644,933 | ..... | 9,615,009 | 43,312 | 134 |
| 63·00 | 4,586,347 | ..... | 3,116,613 | ..... | 12,226,960 | 42,676 | 135 |
| 43·72 | 2,500,000 | 10,000 | ..... | 7,299 | 5,767,299 | 213,259 | 136 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 387,900 | ..... | 137 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,000,000 | 5,211 | 138 |
| 53·24 | 217,000 | ..... | ..... | ..... | 407,600 | 42,502 | 139 |
| 50·00 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 200,000 | 58,998 | 140 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 150,000 | 3,333 | 141 |
| 54·10 | 300,000 | ..... | ..... | ..... | 550,000 | 38,444 | 142 |
| 53·40 | 697,461 | ..... | ..... | ..... | 1,306,211 | 30,377 | 143 |
| 87·72 | 2,500,000 | ..... | ..... | ..... | 2,850,000 | 1,266,666 | 144 |

‡ Capital général de la Nova Scotia Steel & Coal Co.

TABLEAU 4.—Chiffre du capital des chemins de fer

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | ACTIONS. | | | | DETTE |
| | | Montant impayé. | Montant par mille de la ligne. | Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 2 / Col. 12. | Montant impayé. Colonnes. 8+9+10+11 | Montant par mille de la ligne. |
| | | $ | $ | p. c. | $ | $ |
| 145 | St. Martins | 99,000 | 3,300 | 52·38 | 90,000 | 3,000 |
| 146 | *St. John Valley & River du Loup | 34,932 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 147 | St. Lawrence & Adirondack | 1,230,655 | 37,497 | 57·37 | 914,418 | 27,862 |
| 148 | Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | † | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 149 | Temiscaming & Northern Ontario | † | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 150 | Temiscouata | 1,000,000 | 8,849 | 24·41 | 3,099,669 | 27,401 |
| 151 | Mille Isles | 60,000 | 8,185 | 51·85 | 58,000 | 7,913 |
| 152 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 2,500,000 | 29,582 | 36·80 | 4,280,000 | 50,645 |
| 153 | *Trans-Canada | 37,700 | ..... | 100·00 | ..... | ..... |
| 154 | Vancouver Copper Co.'s Ry | ..... | ..... | ..... | 92,466 | 7,705 |
| 155 | Vancouver, Victoria & Eastern | 10,000,000 | 45,579 | 100·00 | ..... | ..... |
| 156 | and Vancouver Westminster and Yukon | 3,522,000 | 234,800 | 100·00 | ..... | ..... |
| 157 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | 250 | 218 | 100·00 | ..... | ..... |
| 158 | Victoria & Sidney, C.-B. | 103,000 | 6,334 | 27·00 | 300,000 | 18,450 |
| 159 | Wellington Colliery Co.'s Ry | 250,000 | 23,259 | 100·00 | ..... | ..... |
| 160 | York & Carleton | 105,000 | 10,500 | 100·00 | ..... | ..... |
| | Total définitif | 687,557,387 | ..... | ..... | 722,740,300 | ..... |

* En voie de construction. † Appartenant au gouvernement d'Ontario et exploité par ce gouvernement.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Fin.*

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONSOLIDÉE. | DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS. | | | | SOMMAIRE. | | |
| Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 5 / Col. 12. | Bons. | Obligations diverses. | Actions de préférence. — *Income Bonds:* | Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant. | Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5. | Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6 | Numéro. |
| p. c. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 47·62 | 90,000 | ..... | ..... | ..... | 189,000 | 6,300 | 145 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34,932 | ..... | 146 |
| 42·63 | 914,418 | ..... | ..... | ..... | 2,145,073 | 65,359 | 147 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ‡ | ..... | 148 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | † | ..... | 149 |
| 75·59 | 3,099,669 | ..... | ..... | ..... | 4,099,669 | 36,250 | 150 |
| 48·15 | 58,000 | ..... | ..... | ..... | 118,000 | 16,098 | 151 |
| 63·20 | 4,280,000 | ..... | ..... | ..... | 6,780,000 | 80,227 | 152 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37,700 | ..... | 153 |
| 100·00 | 92,466 | ..... | ..... | ..... | 92,466 | 7,705 | 154 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,000,000 | 45,579 | 155 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,522,000 | 234,800 | 156 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 250 | 218 | 157 |
| 73·00 | 300,000 | ..... | ..... | ..... | 403,000 | 24,784 | 158 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 250,000 | 23,259 | 159 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 105,000 | 10,500 | 160 |
| ..... | 696,677,305 | 8,365,077 | 5,036,546 | 12,661,372 | 1,410,297,687 | ..... | |

‡ Capital général de la Dominion Coal Company.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Par le gouvernement fédéral. Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Nom de la province. | Boni accordé. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 1 | Albert Southern | 50,460 00 | 50,460 00 | | Nouveau-B. | 48,680 00 |
| 2 | Harvey Branch | 5,553 57 | 5,553 57 | | " | 9,000 00 |
| 3 | Alberta Ry. & Irrig'tn. Co. | 148,094 00 | 148,094 00 | | | |
| 4 | Algoma Central & Hudson Bay | 1,440,000 00 | 924,976 00 | | | |
| 5 | Atlantic & Lake Superior | 828,435 84 | 828,435 84 | | Québec | 1,596,390 00 |
| 6 | Atlantic, Quebec & Western | 365,568 00 | 365,568 00 | | | |
| 7 | Bay of Quinté | 350,455 25 | 350,455 25 | | Ontario | 84,000 00 |
| 8 | Bedlington & Nelson...(nil) | | | | | |
| 9 | Brandon, Sask'n. & Hudson Bay (nil) | | | | | |
| 10 | *Brandon Transfer....(nil) | | | | | |
| 11 | British Yukon....(nil) | | | | | |
| 12 | Brockville, Westport & Northwestern | 140,800 00 | 140,800 00 | | Ontario | |
| 13 | Bruce Mines & Algoma | 53,920 00 | 53,920 00 | | " | 50,918 00 |
| 14 | *Burks Falls & French River....(nil) | | | | | |
| 15 | Canada Atlantiq. (G.T.R.) comprenant— | 282,355 20 | 282,355 20 | | Ontario<br>Québec | 270,000 00<br>200,000 00 |
| 16 | Ottawa, Arnprior & Parry Sound | 932,512 00 | 932,512 00 | | Ontario | 577,326 06 |
| 17 | Central Counties | | | | " | |
| 18 | Pembroke Southern | 64,000 00 | 64,000 00 | | " | 55,500 00 |
| 19 | Canada Southern, including | | | | | |
| 20 | Sarnia, Chatham & Erie | | | | " | |
| 21 | Leamington & St. Clair | 51,200 00 | 51,200 00 | | " | 147,859 00 |
| | Chemins de fer de l'Etat :— | | | | | |
| 22 | Intercolonial, compren.— | | | | | |
| 23 | Canada Eastern | 374,839 84 | 374,839 84 | | | |
| 24 | Drummond County | 423,936 00 | 423,936 00 | | Québec | |
| 25 | Fredericton & St. Mary's Bridge | 30,000 00 | 30,000 00 | | | |
| 26 | Prince Edward Island | | | | | |
| 27 | Canadian Northern. comprenant— | 374,606 00 | 374,606 00 | | | |
| 28 | Winnipeg Great North'rn | | | | | |
| 29 | Port Arthur, Duluth & Western | 271,200 00 | 271,200 00 | | Ontario | 255,571 00 |
| 30 | Ontario & Rainy River | 1,534,526 00 | 1,534,526 00 | | " | 1,072,800 00 |
| 31 | Manitoba | | | | Manitoba | 641,575 25 |
| 32 | Canadian Northern Ont. | 2,255,360 00 | 2,123,942 40 | | Ontario | ** |
| 33 | Canadian Northern Que. | 1,789,540 35 | 1,789,540 35 | | Québec | 1,194,129 46 |
| 34 | Pacifique Canadien | 29,750,506 00<br>†10,189,521 00 | 29,750,506 00<br>10,189,521 00 | | Manitoba<br>Col.-Britannique | 375,377 50<br>37,500 00 |
| 35 | Lig. de la Cie—Canada C. | 1,525,250 00 | 1,525,250 00 | | Ontario | 1,479,000 00 |
| 36 | Lake Temiskaming Colonization | 310,335 95 | 310,335 95 | | Québec | 350,076 82 |
| 37 | North Shore | 1,500,000 00 | 1 500,000 00 | | | |
| 38 | Montreal & Western | 361,270 00 | 361,270 00 | | Québec | 472,500 00 |
| 39 | Que., M't'l., Ottawa & Occidental | | | | " | 727,000 00 |
| 40 | Lignes affermées — Atlantic & North West | 3,888,800 00 | 3,888,800 00 | | " | 711,122 02 |
| 41 | Cap de la Madeleine | 7,424 00 | 7,424 00 | | | |
| 42 | Columbia & Kootenay | 88,800 00 | 88,800 00 | | | |
| 43 | Credit Valley | | | | Ontario | 531,000 00 |
| 44 | Fredericton | | | | Nouveau-B. | 230,000 00 |
| 45 | Guelph & Goderich | | | | Ontario | |
| 46 | Guelph Junction | 51,200 00 | 46,000 00 | | " | |
| 47 | Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool | 185,173 06 | 185,173 06 | | " | 52,500 00 |

** Le gouvernement d'Ontario a garanti les obligations, 268 milles à $20,000 par mille.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910.

| Par les gouvernements provinciaux. | | | Par les municipalités. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. | Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 48,680 00 | | | | | | |
| 9,000 00 | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 947,199 25 | | | 50,500 00 | 9,000 00 | | |
| | | | | | | |
| 84,000 00 | | | 197,990 43 | 197,990 43 | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | 116,000 00 | 116,000 00 | | |
| 50,918 00 | | | 500 00 | 500 00 | | |
| | | | | | | |
| 270,000 00 | | | | | | |
| 200,000 00 | | | 154,392 00 | 152,900 00 | | 32,000 00 |
| 577,326 06 | | | | | | |
| | | | 24,000 00 | 24,000 00 | | |
| 55,500 00 | | | 20,000 00 | 20,000 00 | | |
| | | | 322,500 00 | 322,500 00 | | |
| 147,859 00 | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | 15,000 00 | 15,000 00 | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 255,571 00 | | | 40,000 00 | 40,000 00 | | |
| 1,072,800 00 | | | 50,000 00 | 50,000 00 | | |
| 641,575 25 | | | | | | |
| ** | | | 20,000 00 | 20,000 00 | | |
| 1,194,129 46 | | | 72,000 00 | 72,000 00 | | 200,000 00 |
| 372,157 50 | | | | | | |
| 37,500 00 | | | 572,500 00 | 464,761 29 | | |
| 1,479,000 00 | | | | | | 42,500 00 |
| 350,076 82 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 472,500 00 | | | | | | |
| 727,000 00 | 1,176,956 00 | | 25,000 00 | 25,000 00 | 771,644 62 | |
| 699,192 08 | | | | | | 325,000 00 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 531,000 00 | | | 1,085,000 00 | 1,085,000 00 | | |
| 230,000 00 | | | 80,000 00 | 80,000 00 | | |
| | | | 31,000 00 | 31,000 00 | | |
| | | | | | | 193,000 00 |
| 52,500 00 | | | 73,000 00 | 73,000 00 | | |

† Ce montant a été payé pour 6,793,014 acres de terre cédées par la compagnie.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Par le gouvernement fédéral. Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Nom de la province. | Boni accordé. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Canadien-Pacifique-Lignes affermées—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 48 | Manitoba & North-western | ..... | ..... | ..... | Manitoba | ..... |
| 49 | Manitoba & South-western Colonization | ..... | ..... | ..... | " | ..... |
| 50 | Montreal & Lake Maskinongé | 41,280 00 | 41,280 00 | ..... | Québec | 87,750 00 |
| 51 | Montreal & Ottawa | 192,000 00 | 192,000 00 | ..... | Ontario<br>Québec | 100,000 00<br>182,210 00 |
| 52 | Nakusp & Slocan | 121,600 00 | 117,760 00 | ..... | Col.-britannique | ..... |
| 53 | New Brunswick | ..... | ..... | ..... | N.-Brunswick | 76,000 00 |
| 54 | New Brunswick & Canada | ..... | ..... | ..... | " | 575,000 00 |
| 55 | Nicola, Kamloops & Similkameen | 300,800 00 | 300,800 00 | ..... | ..... | ..... |
| 56 | Northern Colonization | 355,200 00 | 355,200 00 | ..... | Québec | 96,000 00 |
| 57 | Ontario & Quebec | 196,000 00 | 196,000 00 | ..... | Ontario | ..... |
| 58 | Ottawa, Northern & Western | 959,000 00 | 821,009 20 | ..... | Ontario<br>Québec | 50,000 00<br>1,316,389 15 |
| 59 | Saskatchewan & Western | ..... | ..... | ..... | Manitoba | ..... |
| 60 | Shuswap & Okanagan | 163,200 00 | 163,200 00 | ..... | ..... | ..... |
| 61 | St. John Bridge and Ry. extension | ..... | ..... | 433,900 00 | N.-Brunswick | 5,181 81 |
| 62 | St. John & Maine | ..... | ..... | ..... | " | 800,000 00 |
| 63 | St. Lawrence & Ottawa | ..... | ..... | ..... | Ontario | ..... |
| 64 | St. Mary's & Western Ontario | 67,344 00 | 67,344 00 | ..... | " | ..... |
| 65 | St. Stephen & Milltown | 14,848 00 | *14,848 00 | ..... | N.-Brunswick | 13,920 00 |
| 66 | Tilsonburg, Lake Erie & Pacific | 158,871 48 | 117,431 48 | ..... | Ontario | 38,564 00 |
| 67 | Tobique Valley | 134,016 00 | 134,016 00 | ..... | N.-Brunswick | 70,000 00 |
| 68 | Toronto, Grey & Bruce | 14,656 00 | 14,656 00 | ..... | Ontario | 375,282 00 |
| 69 | West Ontario Pacific | 60,000 00 | 60,000 00 | ..... | " | ..... |
| 70 | Orford Mountain | 192,942 50 | 192,942 50 | ..... | Québec | 138,884 92 |
| 71 | Cape Breton | 196,800 00 | 196,800 00 | ..... | Nouvelle-Ecosse | 99,200 00 |
| 72 | Caraquet | 224,000 00 | 224,000 00 | ..... | N.-Brunswick | 180,000 00 |
| 73 | Carillon & Grenville...(nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 74 | Central Ontario, & | 179,466 00 | 179,466 00 | ..... | Ontario | 263,000 00 |
| 75 | Marmora Ry. & Mining Co | 30,720 00 | 30,720 00 | ..... | " | 19,149 39 |
| 76 | Colchester Coal & Ry. Co. | 12,800 00 | 12,800 00 | ..... | ..... | ..... |
| 77 | Crowsnest Southern...(nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 78 | Cumberland Ry. & Coal Co. | 44,800 00 | 39,850 00 | ..... | Nouvelle-Ecosse | 184,450 00 |
| 79 | Dominion Atlantic, y compris— | | | | | |
| 80 | Windsor & Annapolis | 1,193,369 00 | 1,193,369 00 | ..... | Nouvelle-Ecosse | ..... |
| 81 | Cornwallis Valley | 44,800 00 | 44,800 00 | ..... | " | 44,800 00 |
| 82 | Western Counties | 500,000 00 | 500,000 00 | ..... | " | 679,197 45 |
| 83 | Midland of Nova Scotia | 399,060 40 | 399,060 40 | ..... | " | 185,600 00 |
| 84 | Eastern British Columbia (nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 85 | Edmonton, Yukon & Pacific (C. N. R.) | 160,000 00 | 91,200 00 | ..... | ..... | ..... |
| 86 | Elgin & Havelock | *82,652 82 | *82,652 82 | ..... | N.-Brunswick | 107,500 00 |
| 87 | Esquimalt & Nanaimo | 750,000 00 | 750,000 00 | ..... | ..... | ..... |
| 88 | Grand-Tronc (en Canada) y compris— | ..... | ..... | 15,142,633 33 | ..... | ..... |
| 89 | Beauharnois Junction | 62,400 00 | 62,400 00 | ..... | Québec | 179,073 00 |
| 90 | Brantford, Norfolk & Port Burwell | ..... | ..... | ..... | Ontario | 68,000 00 |
| 91 | Buffalo & Lake Huron | ..... | ..... | ..... | " | ..... |
| 92 | Cobourg, Blairton & Marmora | ..... | ..... | ..... | " | 18,740 00 |

* Y com r rails en fer ayant serv

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910—*Suite.*

| Par les gouvernements provinciaux. | | | Par les municipalités. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. | Boni accordé. | Boni accordé. | Prêt. | Actions souscrites. |
| $ c | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ..... | ..... | ..... | 215,600 00 | 215,600 00 | ..... | ..... |
| ..... | 900,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 87,750 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 100,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 182,210 00 | ..... | ..... | 5,300 00 | 5,300 00 | ..... | ..... |
| ..... | 647,074 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 76,000 00 | ..... | ..... | 23,000 00 | 23,000 00 | ..... | ..... |
| 575,000 00 | ..... | ..... | 47,500 00 | 47,500 00 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 96,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 52,500 00 | 52,500 00 | ..... | ..... |
| 50,000 00 | ..... | ..... | 150,000 00 | 150,000 00 | ..... | ..... |
| 1,192,672 58 | ..... | ..... | 101,000 00 | 100,000 00 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 10,000 00 | 10,000 00 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 5,181 81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 880,000 00 | ..... | 300,000 00 | ..... | ..... | ..... | 60,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 300,000 00 | 90,000 00 |
| ..... | ..... | ..... | 80,000 00 | 77,996 39 | ..... | ..... |
| 13,920 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38,564 00 | ..... | ..... | 75,000 00 | 75,000 00 | ..... | ..... |
| 70,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 375,282 00 | ..... | ..... | 988,000 00 | 969,561 44 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 25,000 00 | 25,000 00 | ..... | ..... |
| 138,884 92 | ..... | ..... | 3,000 00 | 3,000 00 | ..... | ..... |
| 99,200 00 | ..... | ..... | 10,000 00 | 10,000 00 | ..... | ..... |
| 180,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 263,000 00 | ..... | ..... | 93,500 00 | 93,500 00 | ..... | ..... |
| 19,149 39 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 173,650 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 44,800 00 | ..... | ..... | 27,685 00 | 27,685 00 | ..... | ..... |
| 679,197 45 | ..... | ..... | 250,000 00 | 250,000 00 | ..... | ..... |
| 183,510 40 | ..... | ..... | 36,000 00 | 36,000 00 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 107,500 00 | ..... | ..... | 13,000 00 | 13,000 00 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 179,073 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 68,000 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | 966,000 00 | 966,000 00 | ..... | ..... |
| 18,740 00 | 26,000 00 | ..... | 113,500 00 | 113,500 00 | ..... | ..... |

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Par le gouvernement fédéral. Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Nom de la province. | Boni accordé. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 93 | Grand Trunk, Victoria Jubilee Bridge | 500,000 00 | 500,000 00 | ..... | " | ..... |
| 94 | Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erie | ..... | ..... | ..... | " | 336,000 00 |
| 95 | Grand Junction, Belleville & North Hastings | 21,888 00 | 21,888 00 | ..... | " | 224,660 00 |
| 96 | Owen Sound Branch | 39,744 00 | 39,744 00 | ..... | " | ..... |
| 97 | Great Western | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 98 | Hamilton & Northwestern | ..... | ..... | ..... | Ontario | 565,020 00 |
| 99 | London, Huron & Bruce | ..... | ..... | ..... | " | 178,630 00 |
| 100 | Midland-Ontario | ..... | ..... | ..... | " | 168,350 00 |
| 101 | Montreal & Champlain Junction | 103,600 00 | 103,600 00 | ..... | Québec | 150,000 00 |
| 102 | Northern | ..... | ..... | ..... | Ontario | 196,188 00 |
| 103 | North Simcoe | ..... | ..... | ..... | " | 83,300 00 |
| 104 | Northern Pacific Junction | 1,320,000 00 | 1,320,000 00 | ..... | ..... | ..... |
| 105 | South Norfolk | 54,400 00 | 54,400 00 | ..... | Ontario | ..... |
| 106 | Toronto Belt Line | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 107 | Toronto & Nipissing | ..... | ..... | ..... | Ontario | 105,212 00 |
| 108 | Lake Simcoe Junction | ..... | ..... | ..... | " | 53,000 00 |
| 109 | Victoria | ..... | ..... | ..... | " | 312,000 00 |
| 110 | Waterloo Junction | 32,800 00 | 32,800 00 | ..... | " | ..... |
| 111 | Wellington, Grey & Bruce | ..... | ..... | ..... | " | 241,276 00 |
| 112 | Whitby, Port Perry & Lindsay | ..... | ..... | ..... | " | 94,957 59 |
| 113 | *Grand-Tronc-Pacifique | 966,620 16 | 966,620 16 | 10,000,000 00 | Ontario | 376,320 00 |
| 114 | Gulf Shore | 53,699 20 | 53,699 20 | ..... | N.-Brunswick | 41,950 00 |
| 115 | Halifax & Southwestern, y compris— | 819,874 93 | 819,874 93 | ..... | Nouvelle-Ecosse. | 3,883,405 00 |
| 116 | Central of N. S. & Nova Scotia Southern | 653,776 00 | 653,776 00 | ..... | " | ..... |
| 117 | Halifax & Yarmouth | 160,000 00 | 160,000 00 | ..... | " | 156,499 33 |
| 118 | Middleton & Victoria Beach | 125,760 00 | 125,760 00 | ..... | " | 96,000 00 |
| 119 | Hampton & St. Martins | †83,612 54 | †83,612 54 | ..... | N.-Brunswick | 145,600 00 |
| 120 | Hereford | 170,560 00 | 170,560 00 | ..... | Québec | 103,000 00 |
| 121 | Inverness Ry. & Coal Co., (C.N.R.) | 627,000 00 | 368,545 97 | ..... | Nouvelle-Ecosse. | 272,000 00 |
| 122 | *International du Nouveau-Brunswick | 556,544 00 | 555,752 07 | ..... | N.-Brunswick | 218,700 00 |
| 123 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 144,000 00 | 144,000 00 | ..... | Ontario. | 315,000 00 |
| 124 | Kaslo & Slocan (nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 125 | Kent Northern | †58,334 27 | †58,334 27 | ..... | N.-Brunswick | 135,000 00 |
| 126 | St. Louis & Richibucto | 22,400 00 | 22,400 00 | ..... | " | 21,000 00 |
| 127 | Kettle River Valley | 97,771 52 | 97,771 52 | ..... | ..... | ..... |
| 128 | Kingston & Pembroke | 48,000 00 | 48,000 00 | ..... | Ontario | 456,493 00 |
| 129 | Klondike Mines | 197,184 00 | 197,184 00 | ..... | ..... | ..... |
| 130 | L'Assomption (chemin abandonné) | 11,200 00 | 11,200 00 | ..... | ..... | ..... |
| 131 | Lake Erie & Detroit River. | 571,851 00 | 571,851 00 | ..... | Ontario | 83,000 00 |
| 132 | London & Port Stanley | ..... | ..... | ..... | Ontario | ..... |
| 133 | Lenora Mt. Sicker (Vancouver Copper Co.) (nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 134 | Liverpool & Milton (nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 135 | Lotbinière & Mégantic | 96,000 00 | 96,000 00 | ..... | Québec | 126,994 00 |
| 136 | Manitoba Great Northern (nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 137 | Maganetawan River | 3,552 00 | 3,552 00 | ..... | Ontario | 10,000 00 |
| 138 | Manitoulin & North Shore. | 32,000 00 | 32,000 00 | ..... | ..... | ..... |
| 139 | Maritime Coal & Ry. Co. | 40,700 00 | 40,700 00 | ..... | Nouvelle-Ecosse. | 39,788 00 |

† Rails en fer ayant servi  * En voie de construction.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910—*Suite.*

| Par les gouvernements provinciaux. | | | Par les municipalités. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. | Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 336,000 00 | ... | ... | 929,000 00 | 929,000 00 | ... | ... |
| 224,660 00 | ... | ... | 213,000 00 | 213,000 00 | ... | 50,000 00 |
| ... | ... | ... | 85,500 00 | 85,500 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 565,020 00 | ... | ... | 599,805 00 | 599,805 00 | ... | ... |
| 178,630 00 | ... | ... | 311,500 00 | 311,500 00 | ... | ... |
| 168,350 00 | ... | ... | 144,870 85 | 144,870 85 | ... | ... |
| 150,000 00 | ... | ... | 21,774 00 | 21,774 00 | ... | ... |
| 196,188 00 | ... | ... | 241,980 00 | 241,980 00 | ... | 390,000 00 |
| 83,300 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | 65,000 00 | 65,000 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 105,212 00 | ... | ... | 376,702 59 | 376,702 59 | ... | ... |
| 53,000 00 | ... | ... | 100,000 00 | 100,000 00 | ... | ... |
| 312,000 00 | ... | ... | 186,000 00 | 186,000 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | 47,000 00 | 47,000 00 | ... | ... |
| 241,276 00 | ... | ... | 682,000 00 | 682,000 00 | ... | ... |
| 94,957 59 | ... | ... | 222,094 93 | 222,094 93 | ... | ... |
| 376,320 00 | ... | ... | 300,000 00 | 300,000 00 | ... | ... |
| 41,950 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 3,879,450 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | 88,874 17 | 88,874 17 | ... | ... |
| 156,499 33 | ... | ... | 15,338 93 | 15,338 93 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 145,600 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 84,226 36 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 233,000 00 | ... | ... | 100,000 00 | 50,000 00 | ... | ... |
| 218,700 00 | ... | ... | 5,000 00 | 5,000 00 | ... | ... |
| 135,000 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 135,000 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 21,000 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 456,493 00 | ... | ... | 509,320 00 | 509,320 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 83,000 00 | ... | ... | 356,500 00 | 356,500 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | 1,332,854 00 | 414,000 00 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 126,994 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 10,000 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 39,788 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

| Numéro | Nom du chemin de fer. | Par le gouvernement fédéral. Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Nom de la province. | Boni accordé. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 140 | Massawippi Valley | 5,376 00 | 5,376 00 | | Québec | |
| 141 | Minudie Coal & Ry. Co. | 18,544 00 | 18,544 00 | | | |
| 142 | Montreal & Atlantic | | | | Québec | 444,000 00 |
| 143 | Lake Champlain & St. Lawrence Junction | | | | " | 250,280 00 |
| 144 | Montreal & Province Line | 58,560 00 | 58,560 00 | | " | 231,122 00 |
| 145 | Montreal & Vermont Junction (nil) | | | | | |
| 146 | Moncton & Buctouche | 102,400 00 | 101,600 00 | | N.-Brunswick | 96,000 00 |
| 147 | Morrissey, Fernie & Michel (nil) | | | | | |
| 148 | Napierville Junction | 173,440 00 | 173,440 00 | | Québec | |
| 149 | Nelson & Fort Sheppard (nil) | | | | | |
| 150 | New Brunswick & P.E.I. | 113,440 00 | 113,440 00 | | N.-Brunswick | 99,708 90 |
| 151 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | 190,400 00 | 190,400 00 | | " | 224,000 00 |
| 152 | New Brunswick Southern | | | | " | 413,000 00 |
| 153 | New Westminster Southern (nil) | | | | | |
| 154 | North Shore | 27,616 00 | 27,616 00 | | N.-Brunswick | 16,200 00 |
| 155 | Nosbonsing & Nipissing (nil) | | | | | |
| 156 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | 40,000 00 | 39,840 00 | | Nouvelle-Ecosse | 40,000 00 |
| 157 | Ottawa & New York | 262,384 00 | 262,384 00 | | Ontario | 35,000 00 |
| 158 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co. | 23,712 00 | 23,712 00 | | Québec | 25,667 00 |
| 159 | Pontiac & Renfrew | 13,600 00 | 13,600 00 | | " | 17,433 60 |
| 160 | Princeton Branch of Wash-i'g'n Co. Ry. (U.S.) (nil) | | | | | |
| 161 | *Quebec Bridge & Ry. Co. | 374,353 33 | 374,353 33 | | Québec | 250,000 00 |
| 162 | Quebec Central | 403,980 69 | 403,980 69 | | " | 1,076,123 14 |
| 163 | Quebec & Lake St. John | 1,454,695 00 | 1,233,943 50 | | " | 2,533,000 00 |
| 164 | Quebec Ry. Light & Power Co. | 96,000 00 | 96,000 00 | | Québec | 306,945 50 |
| 165 | *Quebec & New Brunswick | | | | | |
| 166 | Quebec, Montreal & Southern, y compris | 416,550 55 | 416,550 55 | | Québec | 210,000 00 |
| 167 | Les comtés Unis, la vallée Est du Richelieu | 69,952 00 | 69,952 00 | | " | 115,215 00 |
| 168 | Rive Sud | 296,998 38 | 296,998 38 | | " | 276,645 00 |
| 169 | Red Mountain (nil) | | | | | |
| 170 | Rutland & Noyan (nil) | | | | | |
| 171 | Salisbury & Albert | 29,665 45 | †29,391 01 | | N.-Brunswick | 455,000 00 |
| 172 | Schomberg & Aurora | 48,000 00 | 46,144 00 | | | |
| 173 | Stanstead, Shefford & Chambly (nil) | | | | | |
| 174 | St. Clair Tunnel | 375,000 00 | 375,000 00 | | | |
| 175 | *St. John Valley & River du Loup | | | | | |
| 176 | St. Lawrence & Adirondack | 149,481 60 | 149,481 60 | | Québec | 70,400 00 |
| 177 | St. Maurice Valley | 112,640 00 | 112,640 00 | | | |
| 178 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | 89,600 00 | 87,808 00 | | Nouvelle-Ecosse | 87,808 00 |
| 179 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | | |
| 180 | Temiscouata | 645,950 00 | 645,950 00 | | Québec<br>N.-Brunswick | 362,250 00<br>66,000 00 |
| 181 | Thousand Islands | 61,200 00 | 29,840 00 | | Ontario | |
| 182 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 57,600 00 | 57,600 00 | | " | |

* En voie de construction. † Y compris $14,663.45 des rails ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910—*Suite.*

| Par les gouvernements provinciaux. | | | Par les municipalités. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. | Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| | | | | | | 65,000 00 |
| 315,891 89 | | | | | | 528,000 00 |
| 250,280 00 | | | 51,000 00 | 36,000 00 | | |
| 231,122 00 | | | 25,000 00 | 25,000 00 | | |
| 94,500 00 | | | | | | |
| | | | 10,000 00 | 10,000 00 | | |
| 99,708 90 | | | | | | |
| 224,000 00 | | | | | | |
| 413,000 00 | | | 3,000 00 | 3,000 00 | | |
| 16,200 00 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 40,000 00 | | | 4,000 00 | 4,000 00 | | |
| 35,000 00 | | | 85,000 00 | 85,000 00 | | |
| 25,667 00 | | | | | | |
| 17,433 60 | | | | | | |
| 250,00 00 | | | 300,000 00 | 290,817 46 | | |
| 1,076,123 14 | | | 103,000 00 | 103,000 00 | | |
| 2,368,816 88 | | | 12,000 00 | 12,000 00 | | 450,000 00 |
| 306,945 50 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 207,565 00 | | | | | | |
| 115,215 00 | | | | | | |
| 276,645 00 | | | 25,000 00 | 25,000 00 | | |
| | | | | | | |
| 455,000 00 | | | 70,000 00 | 70,000 00 | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 70,400 00 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 82,000 00 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 362,250 00 | | | 25,000 00 | 25,000 00 | | |
| 66,000 00 | | | | | | |
| | | | 10.000 00 | 10,000 00 | | |
| | | | 268,000 00 | 265,500 00 | | |

† Y compris $14,663.15 des rails ayant servi.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Par le gouvernement fédéral. | | | Nom de la province. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | | Boni accordé. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 183 | Vancouver, Victoria & Eastern.....(nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 184 | Victoria & Sidney, B.C.... | ..... | ..... | ..... | Col.-britannique | 107,635 00 |
| 185 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.....(nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 186 | Wellington Colliery Co's. Ry.....(nil) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 187 | York & Carleton ..... | 32,896 00 | 32,896 00 | ..... | N.-Brunswick... | 25,247 00 |
| | Total final ..... | 79,926,174 88 | 78,410,272 58 | 25,576,533 33 | | 34,227,739 89 |

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910—*Fin.*

| Par les gouvernements provinciaux. | | | Par les municipalités. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. | Boni accordé. | Boni payé. | Prêt. | Actions souscrites. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 107,635 00 | ..... | ..... | 161,452 50 | 161,452 50 | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 25,247 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 32,787,030 16 | 2,750,030 00 | 300,000 00 | 12,988,680 40 | 12,739,824 98 | 2,404,498 62 | 2,839,500 00 |

TABLEAU 6.—REVENU des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910, y compris un état comparatif des recettes nettes.

| Numéro. | 1 | 3 | 4 | A | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | RECETTES. | | | | | RECETTES NETTES. |
| | | Revenu des voyageurs. | Marchandises. | Autres recettes provenant de l'exploitation. | Total des recettes brutes, y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3 + 4 + A. | Frais d'exploitation. | 1910. Cols. 5-6. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 111,202 78 | 244,956 64 | 21,292 86 | 377,452 28 | 240,453 21 | 136,999 07 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 20,605 18 | 234,546 58 | 140,927 99 | 396,079 75 | 287,997 73 | 108,082 02 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 33,626 78 | 47,806 07 | 4,488 15 | 85,921 00 | 85,168 52 | 752 48 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 5,663 28 | 10,887 12 | 20 97 | 16,571 37 | 26,443 94 | -9,872 57 |
| 5 | Bay of Quinte | 40,088 31 | 121,792 89 | 5,854 12 | 167,735 32 | 132,688 45 | 35,046 87 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 160 81 | 1,050 07 | ..... | 1,210 88 | 5,975 75 | -4,764 87 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 3,710 59 | ..... | 3,710 59 | 6,994 35 | -3,283 76 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 33,338 18 | 41,990 75 | 136 25 | 75,465 18 | 95,075 44 | -19,610 26 |
| 9 | British Yukon | 78,283 49 | 246,507 73 | 4,203 38 | 328,994 60 | 116,665 37 | 212,329 23 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 32,199 80 | 27,653 85 | 10 00 | 59,863 65 | 37,911 49 | 21,952 16 |
| 11 | Canada Southern | 2,634,309 09 | 6,167,553 49 | 32,081 44 | 8,833,944 02 | 5,113,187 84 | 3,720,756 18 |
| 12 | Chemins de fer de l'État—Intercolonial | 3,234,156 83 | 6,181,392 12 | 99,996 98 | 9,515,545 93 | 8,815,268 12 | 700,277 81 |
| 13 | " " Ile du-Prince-Edouard | 168,175 49 | 148,926 31 | 929 78 | 318,031 58 | 429,213 87 | -111,182 29 |
| 14 | Canadian Northern | 2,631,993 57 | 10,105,206 93 | 1,095,861 13 | 13,833,061 63 | 9,194,509 79 | 4,638,551 84 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 151,944 29 | 341,212 84 | 17,832 59 | 510,989 72 | 477,224 26 | 33,765 46 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 283,002 62 | 647,448 89 | 10,195 12 | 940,646 63 | 887,289 52 | 53,357 11 |
| 17 | Canadian Pacific | 27,557,231 29 | 59,243,881 59 | 1,516,009 45 | 88,317,122 33 | 57,767,540 42 | 30,549,581 91 |
| 18 | Cape Breton | 5,000 36 | 2,271 66 | 21 81 | 7,293 83 | 16,818 36 | -9,524 53 |
| 19 | Caraquet | 18,309 84 | 34,961 40 | ..... | 53,271 24 | 53,240 24 | 31 00 |
| 20 | Carillon & Grenville | 1,287 98 | 64 12 | 791 50 | 2,143 60 | 4,701 21 | -2,557 61 |
| 21 | Central Ontario | 89,382 87 | 209,761 16 | 7,652 77 | 306,796 80 | 168,854 65 | 137,942 15 |
| 22 | Crowsnest Southern | 23,774 09 | 133,340 07 | 1,368 91 | 158,483 07 | 196,530 01 | -38,046 94 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | 16,207 12 | 32,729 96 | ..... | 48,937 08 | 43,383 53 | 5,553 55 |
| 24 | Dominion Atlantic | 397,509 58 | 437,189 16 | 2,678 34 | 837,377 08 | 513,953 92 | 323,423 16 |
| 25 | Elgin & Havelock | 3,908 04 | 6,686 18 | ..... | 10,594 22 | 11,761 01 | -1,166 79 |
| 26 | Eastern British Columbia | 4,072 60 | 25,526 21 | 61 17 | 29,659 98 | 29,020 00 | 639 98 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | Grand-Tronc | 10,772,106 84 | 20,244,172 34 | 326,221 28 | 31,342,500 46 | 22,535,496 06 | 8,807,004 40 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 460,425 32 | 1,532,650 63 | 42,729 99 | 2,035,805 94 | 1,667,433 46 | 368,372 48 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 209,403 89 | 200,491 19 | 2,118 77 | 412,013 85 | 345,317 38 | 66,696 47 |
| 30 | Hereford | 18,205 62 | 47,055 66 | 1,540 79 | 66,802 07 | 96,904 28 | -30,102 21 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co. | 22,487 59 | 168,808 73 | 1,306 56 | 192,602 88 | 104,630 20 | 87,972 68 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 7,310 08 | 20,449 15 | 231 30 | 27,990 53 | 30,402 40 | -2,411 87 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 3,026 44 | 14,964 66 | ..... | 17,991 10 | 34,958 18 | -16,967 08 |
| 34 | Kent Northern | 8,303 06 | 9,043 32 | ..... | 17,346 38 | 11,290 00 | 6,056 38 |
| 35 | Kettle River Valley | 415 75 | 1,839 15 | ..... | 2,254 90 | 5,907 65 | -3,652 75 |
| 36 | Kingston & Pembroke | 59,325 03 | 130,940 17 | Cr. 4,342 61 | 185,922 59 | 159,968 40 | 25,954 19 |
| 37 | Klondike Mines | 11,553 50 | 41,806 18 | 672 61 | 54,032 29 | 53,066 71 | 965 58 |
| 38 | Liverpool & Milton | 462 00 | 10,179 64 | ..... | 10,641 64 | 7,245 72 | 3,395 92 |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 6,159 25 | 28,955 59 | 373 15 | 35,487 99 | 32,493 00 | 2,994 99 |
| 40 | London & Port Stanley | 39,524 76 | 83,995 21 | 708 96 | 124,228 93 | 125,924 24 | -1,695 31 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 3,063 90 | 76,432 10 | 1,516 59 | 81,012 59 | 48,772 86 | 32,239 73 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | 7,834 46 | 58,017 46 | 17 75 | 65,869 67 | 43,822 29 | 22,047 38 |
| 43 | Massawippi Valley | 68,443 50 | 128,667 77 | 852 35 | 197,963 62 | 148,481 57 | 49,482 05 |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 8,439 87 | 61,778 28 | 54 32 | 70,272 47 | 85,105 08 | -14,832 61 |
| 45 | Montréal et Atlantique | 202,626 18 | 712,832 21 | 17,653 73 | 933,112 12 | 820,207 11 | 112,905 01 |
| 46 | Montréal et ligne provinciale | 54,740 75 | 48,667 78 | 1,632 68 | 105,041 21 | 64,314 26 | 40,726 95 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 64,349 06 | 39,835 96 | 91 75 | 104,276 77 | 60,648 81 | 43,627 96 |
| 48 | Morrissey, Fornie & Michel | 10,681 65 | 99,841 15 | ..... | 110,522 80 | 78,845 30 | 31,677 50 |
| 49 | Moncton & Buctouche | 9,772 09 | 18,430 43 | ..... | 28,202 52 | 22,818 70 | 5,383 82 |
| 50 | Napierville Junction | 5,062 65 | 57,234 88 | 84 38 | 62,381 91 | 34,821 38 | 27,560 53 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 29,540 31 | 42,055 48 | 2,887 61 | 74,483 40 | 120,203 21 | -45,719 81 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | 15,425 52 | 41,573 99 | 8,543 59 | 65,543 10 | 77,841 00 | -12,297 90 |
| 53 | Nouveau-Brunswick & Ile-du-Prince-Edouard | 9,738 58 | 21,046 63 | 103 39 | 30,888 60 | 26,120 58 | 4,768 02 |
| 54 | New Brunswick Southern | 23,187 72 | 20,939 80 | 229 16 | 44,356 68 | 76,738 60 | -32,381 92 |
| 55 | New Westminster Southern | 14,547 96 | 24,922 00 | 135 96 | 39,605 92 | 26,332 45 | 13,273 47 |
| 56 | North Shore Railway Co. | 199 55 | 3,269 21 | ..... | 3,468 76 | 3,355 48 | 113 28 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 1,893 30 | 3,058 58 | ..... | 4,951 88 | 10,496 49 | -5,544 61 |
| 58 | Orford Mountain | 5,739 93 | 16,780 37 | 89 00 | 22,609 30 | 33,868 66 | -11,259 36 |
| 59 | Ottawa & New York | 72,873 21 | 76,462 25 | 2,815 23 | 152,150 69 | 150,655 58 | 1,495 11 |
| 60 | Père Marquette | 155,437 25 | 2,295,157 55 | 7,025 21 | 2,457,620 01 | 1,500,584 17 | 957,035 84 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | 5,492 97 | ..... | 5,492 97 | 3,110 00 | 2,382 97 |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | 7,429 29 | 15,038 00 | ..... | 22,467 29 | 10,767 19 | 11,700 10 |
| 63 | Quebec Central | 367,967 19 | 729,873 54 | 6,842 11 | 1,104,682 84 | 759,555 75 | 345,127 09 |
| 64 | Québec et lac Saint-Jean | 237,473 69 | 335,350 17 | 8,237 39 | 581,061 25 | 546,917 09 | 34,144 16 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 14,041 87 | 44,028 02 | 4,717 96 | 62,787 85 | 48,299 43 | 14,488 42 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 120,012 63 | 158,123 33 | 335 52 | 278,471 48 | 255,304 31 | 23,167 17 |
| 67 | Red Mountain | 3,867 60 | 11,014 76 | 564 42 | 15,446 78 | 42,730 11 | -27,283 33 |
| 68 | Rutland & Noyan | 9,421 38 | 4,166 61 | ..... | 13,587 99 | 9,418 58 | 4,169 41 |
| 69 | Salisbury & Albert | 11,790 22 | 22,471 24 | 1,214 85 | 35,476 31 | 34,544 09 | 932 22 |
| 70 | Schomberg & Aurora | 4,659 51 | 5,527 06 | ..... | 10,186 57 | 12,964 33 | -2,777 76 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 36,739 07 | 41,098 26 | 298 31 | 78,135 64 | 71,965 48 | 6,169 16 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | 287,004 50 | ..... | 287,004 50 | 113,199 79 | 173,804 71 |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 194,697 64 | 320,022 56 | 381 27 | 515,101 47 | 293,986 66 | 221,114 81 |
| 74 | St. Martins | 6,139 16 | 12,469 05 | 230 21 | 18,838 42 | 15,673 06 | 3,165 36 |
| 75 | Sydney & Louisburg | 19,531 94 | 293,133 28 | 2,436 07 | 315,101 29 | 293,806 36 | 21,294 93 |

TABLEAU 6.—REVENU des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910, y compris un état comparatif des recettes nettes—*Fin.*

| Numéro. | 1 | 3 | 4 | A | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | RECETTES. | | | | | RECETTES NETTES. |
| | | Revenu des voyageurs. | Marchandises. | Autres recettes provenant de l'exploitation. | Total des recettes brutes, y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3+4+A. | Frais d'exploitation. | 1910. Col. 5—6. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 76 | Spokane & British Columbia | 99 10 | 3,157 52 | 18 00 | 3,274 62 | 5,162 39 | −1,887 77 |
| 77 | Temiscouata | 76,646 39 | 151,270 70 | 3,708 53 | 231,625 62 | 168,877 02 | 62,748 60 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 693,657 98 | 966,707 07 | 76,700 35 | 1,737,065 40 | 1,142,210 16 | 594,855 24 |
| 79 | Mille-Iles | 11,913 83 | 23,060 74 | 2,386 97 | 37,361 54 | 30,910 76 | 6,450 78 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 290,014 80 | 719,850 10 | 8,553 00 | 1,018,417 90 | 588,572 49 | 429,845 41 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 196,433 96 | 436,237 47 | 5,261 09 | 637,932 52 | 665,085 92 | −27,153 40 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | 2,034 32 | 2,163 53 | 22 88 | 4,220 73 | 2,226 42 | 1,994 31 |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C | 20,793 21 | 25,465 01 | 307 47 | 46,565 69 | 27,267 22 | 19,298 47 |
| 84 | Wabash en Canada | 667,447 54 | 1,726,648 01 | 5,589 72 | 2,399,685 27 | 1,792,579 29 | 607,105 98 |
| 85 | Wellington Colliery Co | 3,245 65 | 70,252 61 | ..... | 73,498 26 | 63,498 26 | 10,000 00 |
| 86 | York & Carleton | 2,419 70 | 3,448 30 | ..... | 5,868 00 | 3,865 00 | 2,003 00 |
| | Total définitif | 52,956,218 51 | 117,494,484 29 | 3,505,514 33 | 173,956,217 13 | 120,405,440 42 | 53,550,776 71 |

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910.

Recettes provenant de l'exploitation.

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | A | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES VOYAGEURS. | | | | | | | |
| | | Recettes des voyageurs. | Revenu par voyageur par mille. | Malle. | Messageries. | Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item. | Total des recettes des voyageurs, y compris divers. | Recettes des voyageurs par train-mille. | Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. / Col. 16. |
| | | $ c. | cents. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ | p.c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 99,050 12 | 2·720 | 1,043 86 | 10,005 28 | 1,103 52 | 111,202 78 | 1·24068 | 29·46 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 20,597 03 | 3·775 | ..... | ..... | 8 15 | 20,605 18 | ·54658 | 5·21 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 28,868 30 | 2·117 | 3,605 76 | 1,141 34 | 11 38 | 33,626 78 | ·35811 | 39·13 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 5,621 88 | 3·004 | ..... | ..... | 41 40 | 5,663 28 | ·33227 | 33·57 |
| 5 | Bay of Quinte | 31,246 98 | 2·107 | 6,597 16 | 2,244 17 | ..... | 40,088 31 | ·25303 | 23·90 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 106 88 | 3·524 | ..... | 52 65 | 1 28 | 160 81 | ·11317 | 13·28 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 29,558 04 | 2·626 | 2,367 14 | 1,066 05 | 346 95 | 33,338 18 | ·75820 | 44·17 |
| 9 | British Yukon | 71,619 56 | 7·249 | 4,499 00 | 1,420 35 | 744 58 | 78,283 49 | 1·36916 | 23·79 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 27,169 78 | 1·467 | 3,380 40 | 1,120 52 | 529 10 | 32,199 80 | ·56620 | 53·78 |
| 11 | Canada Southern | 2,114,844 54 | 2·219 | 107,834 38 | 391,337 84 | 20,292 33 | 2,634,309 09 | 1·45781 | 29·82 |
| 12 | Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial | 2,653,156 87 | 1·691 | 229,229 23 | 200,448 76 | 151,321 97 | 3,234,156 83 | 1·08673 | 33·98 |
| 13 | " " Ile-du-Pr.-Edouard | 139,905 17 | 1·764 | 21,568 90 | 2,150 25 | 4,551 17 | 168,175 49 | ·52802 | 52·88 |
| 14 | Canadian Northern | 2,320,520 52 | 2·184 | 77,599 06 | 145,904 36 | 87,969 63 | 2,631,993 57 | 1·07830 | 19·02 |
| 15 | " " Ontario | 138,160 86 | 2·200 | 495 03 | 7,735 37 | 5,553 03 | 151,944 29 | ·45888 | 29·73 |
| 16 | " " Québec | 257,499 68 | 1·856 | 4,529 72 | 14,657 68 | 6,315 54 | 283,002 62 | ·69219 | 30·08 |
| 17 | Canadien Pacifique | 24,428,281 82 | 1·821 | 782,508 12 | 1,972,743 45 | 373,697 90 | 27,557,231 29 | 1·54881 | 31·20 |
| 18 | Cape Breton | 4,741 55 | 2·845 | ..... | 192 31 | 66 50 | 5,000 36 | ·25715 | 68·55 |
| 19 | Caraquet | 15,417 24 | 2·675 | 2,892 60 | ..... | ..... | 18,309 84 | ·42344 | 34·37 |
| 20 | Carillon & Grenville | 1,287 98 | 2·962 | ..... | ..... | ..... | 1,287 98 | ·53266 | 60·08 |
| 21 | Central Ontario | 75,905 72 | 2 212 | 6,637 43 | 6,839 72 | ..... | 89,382 87 | ·59783 | 29·13 |
| 22 | Crownest Southern | 21,080 00 | 3·773 | 1,293 93 | 1,146 93 | 253 23 | 23,774 09 | ·51566 | 15·00 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | 12,629 71 | 2·763 | 1,046 88 | 1,916 68 | 613 85 | 16,207 12 | ·44855 | 33·11 |
| 24 | Dominion Atlantic | 347,340 63 | 2·129 | 13,346 32 | 24,256 80 | 12,565 83 | 397,509 58 | ·81190 | 47·47 |
| 25 | Elgin & Havelock | 3,135 69 | 2·212 | 676 08 | 96 27 | ..... | 3,908 04 | ·20876 | 36·88 |

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

| Numero. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | A | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES VOYAGEURS. | | | | | | | |
| | | Recettes des voyageurs. | Revenu par voyageur par mille. | Malle. | Messageries. | Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item. | Total des recettes des voyageurs, y compris divers. | Recettes des voyageurs par train-mille. | Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. / Col. 16. |
| | | $ c. | cents. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ | p.c. |
| 26 | Eastern British Columbia | 3,842 10 | 5·402 | 225 00 | ..... | 5 50 | 4,072 60 | ·53699 | 13·73 |
| 27 | Grand-Tronc | 9,034,100 92 | 1·767 | 366,605 75 | 1,116,404 09 | 254,996 08 | 10,772,106 84 | 1·31333 | 34·36 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 399,293 41 | 2·231 | 23,205 06 | 22,711 56 | 15,215 29 | 460,425 32 | ·62290 | 22·61 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 180,081 09 | 2·492 | 6,334 44 | 17,941 14 | 5,047 22 | 209,403 89 | ·67255 | 50·82 |
| 30 | Hereford | 14,676 69 | 2·240 | 2,659 23 | 660 00 | 209 70 | 18,205 62 | ·33137 | 27·25 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 21,096 42 | 2·582 | ..... | 526 87 | 864 30 | 22,487 59 | ·52713 | 11·67 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 5,977 57 | 2·856 | 711 90 | 556 23 | 64 38 | 7,310 08 | ·22977 | 26·15 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 2,630 18 | 6·494 | 308 42 | 84 85 | 2 99 | 3,026 44 | ·43032 | 16·82 |
| 34 | Kent Northern | 7,136 02 | 2·782 | 676 08 | 490 96 | ..... | 8,303 06 | ·49124 | 47·86 |
| 35 | Kettle River Valley | 415 75 | 3·979 | ..... | ..... | ..... | 415 75 | ·19464 | 18·43 |
| 36 | Kingston & Pembroke | 48,364 08 | 2·538 | 7,208 98 | 3,235 37 | 516 60 | 59,325 03 | ·46252 | 31·90 |
| 37 | Klondike Mines | 10,697 00 | 14·800 | 856 50 | ..... | ..... | 11,553 50 | 1·16867 | 21·38 |
| 38 | Liverpool & Milton | 462 00 | 1·250 | ..... | ..... | ..... | 462 00 | ·04888 | 4·34 |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 4,656 85 | 2·656 | 1,502 40 | ..... | ..... | 6,159 25 | ·32797 | 17·35 |
| 40 | London & Port Stanley | 33,528 16 | 1·119 | 1,552 74 | 3,696 00 | 747 86 | 39,524 76 | ·49190 | 31·81 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 3,063 70 | 3·976 | ..... | ..... | 20 | 3,063 90 | ·22094 | 3·78 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co. | 6,919 10 | 3·321 | 300 48 | 446 20 | 168 68 | 7,834 46 | ·36989 | 11·89 |
| 43 | Massawippi Valley | 64,028 06 | 2·223 | 2,864 57 | 999 96 | 550 91 | 68,443 50 | ·78895 | 34·57 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba naintenant Manitoba Great Northern | 7,355 66 | 2·311 | 496 08 | 512 21 | 75 92 | 8,439 87 | ·25561 | 12·01 |
| 45 | Montréal et Atlantique | 176,465 72 | 2·373 | 10,316 22 | 12,489 08 | 3,355 16 | 202,626 18 | ·67547 | 21·71 |
| 46 | Montréal et ligne provinciale | 48,312 53 | 2·627 | 2,302 31 | 3,369 52 | 756 39 | 54,740 75 | ·76903 | 52·11 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 55,805 03 | 2·062 | 2,525 95 | 5,445 72 | 572 36 | 64,349 06 | 1·01873 | 61·71 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | 10,681 65 | 1·663 | ..... | ..... | ..... | 10,681 65 | ·30153 | 9·66 |
| 49 | Monton & Buctouche | 8,819 36 | 2·065 | 801 28 | 56 26 | 95 19 | 9,772 09 | ·45685 | 34·65 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | Napierville Junction | 4,277 03 | 2·716 | 376 92 | 381 81 | 26 89 | 5,062 65 | ·29953 | 8·11 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 24,356 86 | 3·570 | 1,497 60 | 2,973 54 | 707 31 | 29,540 31 | ·79501 | 39·66 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 13,681 98 | 2·649 | 1,281 22 | 462 32 | ..... | 15,425 52 | .21934 | 23·53 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard | 8,580 09 | 2·352 | 933 81 | 224 68 | ..... | 9,738 58 | ·37673 | 31·52 |
| 54 | New Brunswick Southern | 17,665 61 | 2·367 | 2,088 36 | 3,166 55 | 267 20 | 23,187 72 | ·44501 | 52·50 |
| 55 | New Westminster Southern | 11,631 01 | 3·594 | 2,625 27 | 143 54 | 148 11 | 14,547 96 | 1·35810 | 36·73 |
| 56 | North Shore Railway Co | 199 55 | 3·125 | ..... | ..... | ..... | 199 55 | ·04074 | 5·75 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 1,581 30 | 3·075 | 312 00 | ..... | ..... | 1,893 30 | ·10801 | 38·23 |
| 58 | Orford Mountain | 5,037 50 | 2·662 | 246 48 | 229 49 | 226 46 | 5,739 93 | ·16868 | 25·38 |
| 59 | Ottawa & New York | 64,745 11 | 2·207 | 4,245 17 | 2,928 67 | 954 26 | 72,873 21 | ·95198 | 47·89 |
| 60 | Père Marquette | 125,269 30 | 2·033 | 8,311 86 | 19,174 41 | 2,681 68 | 155,437 25 | ·55248 | 6·32 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co | 6,767 65 | 1·831 | 194 50 | 381 57 | 85 57 | 7,429 29 | ·73923 | 33·06 |
| 63 | Quebec Central | 331,172 83 | 2·083 | 19,099 40 | 12,400 00 | 5,294 96 | 367,967 19 | ·81429 | 33·31 |
| 64 | Québec & lac Saint-Jean | 205,599 49 | 1·861 | 13,319 62 | 12,915 00 | 5,639 58 | 237,473 69 | 1·03162 | 40·87 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 14,041 87 | 1·120 | ..... | ..... | ..... | 14,041 87 | 1·23902 | 22·36 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 107,150 42 | 2·407 | 4,874 51 | 5,897 11 | 2,090 59 | 120,012 63 | ·56917 | 43·09 |
| 67 | Red Mountain | 2,970 84 | 3·498 | 292 00 | 454 91 | 149 85 | 3,867 60 | ·58689 | 25·03 |
| 68 | Rutland & Noyan | 9,184 02 | 2·234 | 87 36 | 150 00 | ..... | 9,421 38 | 1·39949 | 69·34 |
| 69 | Salisbury & Albert | 8,970 45 | 2·664 | 2,353 92 | 327 90 | 137 95 | 11,790 22 | ·30803 | 33·26 |
| 70 | Schomberg & Aurora | 4,659 51 | 3·063 | ..... | ..... | ..... | 4,659 51 | ·21331 | 45·74 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 28,521 84 | 2·345 | 1,735 09 | 5,697 49 | 784 65 | 36,739 07 | ·58888 | 47·02 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 182,652 84 | 1·657 | 2,585 62 | 8,093 29 | 1,365 89 | 194,697 64 | 1·06397 | 37·80 |
| 74 | Saint-Martin | 5,121 91 | 2·509 | 967 23 | 50 02 | ..... | 6,139 16 | ·34068 | 32·58 |
| 75 | Sydney & Louisburg | 16,651 80 | 2·521 | 1,078 40 | 1,008 29 | 793 45 | 19,531 94 | ·53228 | 6·19 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 97 62 | 3·528 | ..... | 1 48 | ..... | 99 10 | ·08662 | 3·02 |
| 77 | Témiscouata | 67,954 02 | 2·466 | 5.684 04 | 1,623 21 | 1,385 12 | 76,646 39 | ·52527 | 33·09 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 636,613 61 | 2·485 | 13,178 81 | 37,309 06 | 6,556 50 | 693,657 98 | 1·95151 | 39·93 |
| 79 | Milles-Iles | 8,388 46 | 4·562 | 563 00 | 2,962 37 | ..... | 11,913 83 | ·35764 | 31·88 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 271,645 55 | 1·944 | 3,248 74 | 12,900 00 | 2,220 51 | 290,014 80 | 1·02613 | 28·47 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 179,809 37 | 2·985 | 4,014 83 | 5,916 00 | 6,693 76 | 196,433 96 | ·96274 | 30·79 |
| 82 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co | 2,002 74 | 3·103 | 31 58 | ..... | ..... | 2.034 32 | 1·36623 | 48·20 |
| 83 | Victoria & Sydney, C.-B | 20,370 06 | 2·313 | 423 15 | ..... | ..... | 20,793 21 | ·91777 | 44·65 |
| 84 | Wabash en Canada | 630,216 04 | 1·724 | 1,343 92 | 29,716 31 | 6,171 27 | 667,447 54 | ·93534 | 27·81 |
| 85 | Wellington Colliery Co | 2,976 65 | 5·340 | 269 00 | ..... | ..... | 3,245 65 | ·72061 | 4·47 |
| 86 | York & Carleton | 2,159 00 | 5·651 | 20 00 | 240 70 | ..... | 2,419 70 | ·28460 | 41·23 |
| | Total définitif | 46,018,879 56 | ..... | 1,799,887 80 | 4,143,837 52 | 993,613 63 | 52.956,218 51 | ..... | ..... |

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

| Numéro. | 1 | 9 | 10 | B | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES MARCHANDISES. | | | | | | AUTRES RECETTES. | | SOMMAIRE DES RECETTES. | |
| | Nom du chemin de fer. | Revenu des marchandises. | Recettes par tonne par mille. | Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons. | Total des recettes provenant du transport. | Recettes des marchandises par train-mille. | Proportion avec le total des recettes. 100xCol.9xB / Col. 16. | Service des gares et wagons, emmagasinage, etc. | Télégraphe, loyers et autres sources. | Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 11 + 14 + 15. | Total des recettes par train-mille. |
| | | $ c. | cents. | $ c. | $ c. | $ | p.c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co... | 244,531 64 | 2·802 | 425 00 | 356,159 42 | 2·90349 | 64·81 | 8,042 48 | 13,250 38 | 377,452 28 | 2·92335 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay.... | 114,720 54 | 1·809 | 119,826 04 | 255,151 76 | 4·51302 | 59·21 | 61,176 50 | 79,751 49 | 396,079 75 | 7·43107 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior..... | 47,806 07 | 4·488 | ..... | 81,432 85 | ·50911 | 55·64 | ..... | 4,488 15 | 85,921 00 | ·91502 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western..... | 10,887 12 | 3·927 | ..... | 16,550 40 | ·63289 | 65·69 | 20 97 | ..... | 16,571 37 | ·97227 |
| 5 | Bay of Quinte.... ..... | 121,792 89 | 2·097 | ..... | 161,881 20 | ·74190 | 72·61 | 2,449 86 | 3,404 26 | 167,735 32 | 1·02176 |
| 6 | Bedlington & Nelson..... | 1,050 07 | 5·319 | ..... | 1,210 88 | ·72319 | 86·72 | ..... | ..... | 1,210 88 | ·83394 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay.. ..... | 3,710 59 | 2·971 | ..... | 3,710 59 | ..... | 100·00 | ..... | ..... | 3,710 59 | 1·23686 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay. ..... ..... | 41,730 74 | 1·448 | 260 01 | 75,326 93 | 1·67922 | 55·64 | 136 25 | ..... | 75,465 18 | 1·09408 |
| 9 | British Yukon..... ..... | 246,507 73 | 12·181 | ..... | 324,791 22 | 4·34513 | 74·93 | 127 55 | 4,075 83 | 328,994 60 | 5·64429 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern..... | 27,653 85 | 4·104 | ..... | 59,853 65 | ·97889 | 46·20 | ..... | 10 00 | 59,863 65 | 1 04419 |
| 11 | Canada Southern... ..... ..... | 6,117,596 94 | ·563 | 49,956 55 | 8,801,862 58 | 3·05135 | 69·81 | 26,675 52 | 5,405 92 | 8,833,944 02 | 2·38864 |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial..... | 6,120,691 51 | ·553 | 60,700 61 | 9,415,548 95 | 1·47707 | 64·96 | 33,139 78 | 66,857 20 | 9,515,545 93 | 1·40313 |
| 13 | Ile-du-Prince-Edouard ..... | 146,631 41 | 4·185 | 2,294 90 | 317,101 80 | ·80019 | 46·82 | 674 55 | 255 23 | 318,031 58 | ·96955 |
| 14 | Canadian Northern..... . ..... | 9,955,289 93 | ·734 | 149 917 00 | 12,737,200 50 | 2·59161 | 73·05 | 27,084 61 | 1,068,776 52 | 13,833,061 63 | 2·37908 |
| 15 | " " Ontario ..... | 337,749 33 | ·882 | 3,463 57 | 493,157 13 | 1·37600 | 66·77 | 801 77 | 17,030 82 | 510,989 72 | 1·14479 |
| 16 | " " Québec ..... | 642,343 81 | 1·303 | 5,105 08 | 930,451 51 | 1·90502 | 68·83 | 4,644 83 | 5,550 29 | 940,646 63 | 1·53211 |
| 17 | Canadien-Pacifique ..... ... | 58,904,060 20 | ·778 | 339,821 39 | 86,801,112 88 | 2·66294 | 67·08 | 308,443 22 | 1,207,566 23 | 88,317,122 33 | 2·30007 |
| 18 | Cape Breton..... ..... ..... | 2,271 66 | 3·910 | ..... | 7,272 02 | 11668 | 31·14 | 21 81 | ..... | 7,293 83 | ·37465 |
| 19 | Caraquet ..... | 34,961 40 | 2·963 | ..... | 53,271 24 | ·80852 | 65·63 | ..... | ..... | 53,271 24 | 1·22196 |
| | Carillon & Grenville..... . .. | 64 12 | 10·960 | ..... | 1,352 10 | ·26517 | 2·99 | ..... | 791 50 | 2,143 60 | ·88651 |
| 1 | Central Ontario .... ..... | 209,761 16 | 2·110 | ..... | 299,144 03 | ·20650 | 68·37 | ..... | 7,652 77 | 306,796 80 | 1·54880 |
| 2 | Crowsnest Southern..... ..... | 133,269 36 | 1·222 | 70 71 | 157,114 16 | 2·10734 | 84·13 | 425 58 | 943 33 | 158,483 07 | 1·44895 |

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

| Numéro. | 1 | 9 | 10 | B | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES MARCHANDISES. | | | | | | AUTRES RECETTES. | | SOMMAIRE DES RECETTES. | |
| | | Revenu des marchandises. | Recettes par tonne par mille. | Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons. | Total des recettes provenant du transport. | Recettes des marchandises par train-mille. | Proportion avec le total des recettes. 100x Col. 9 B / Col. 16. | Service des gares et wagons emmagasinage, etc. | Télégraphe, loyers et autres sources. | Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 11 + 14 + 15. | Total des recettes par train-mille. |
| | | $ c. | cents. | $ c. | $ c. | $ | p.c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | 32,729 96 | 2·424 | ..... | 48,937 08 | ·90584 | 66·89 | ..... | ..... | 48,937 08 | 1·35439 |
| 24 | Dominion Atlantic | 437,021 66 | 2·554 | 167 50 | 834,698 74 | 1·75078 | 52·20 | 1,168 09 | 1,510 25 | 837,377 08 | 1·50515 |
| 25 | Elgin & Havelock | 9,805 92 | 5·176 | Cr. 3,119 74 | 10,594 22 | ·52382 | 63·12 | ..... | ..... | 10,594 22 | ·56593 |
| 26 | Eastern British Columbia | 23,821 21 | 1·823 | 1,705 00 | 29,598 81 | 3·36579 | 86·06 | 23 92 | 37 25 | 29,659 98 | 3·91086 |
| 27 | Grand-Tronc | 19,968,630 34 | ·672 | 275,542 00 | 31,016,279 18 | 2·11614 | 64·58 | 131,411 17 | 194,810 11 | 31,342,500 46 | 1·81698 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 1,430,373 09 | 660 | 102,277 54 | 1,993,075 95 | 1·89148 | 75·28 | 16,332 56 | 26,397 43 | 2,035,805 94 | 1·44082 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 199,066 39 | 1·860 | 1,424 80 | 409,895 08 | ·78332 | 48·66 | 893 13 | 1.225 64 | 412,013 85 | 1·20498 |
| 30 | Hereford | 47,054 16 | 1·044 | 1 50 | 65,261 28 | 1·03335 | 70 44 | 160 24 | 1,380 55 | 66,802 07 | ·84489 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co. | 168,592 10 | 1·040 | 216 63 | 191,296 32 | 1·59695 | 87·66 | 155 63 | 1,150 93 | 192,602 88 | 1 82204 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 20,449 15 | 2·246 | ..... | 27,759 23 | ·64277 | 73·06 | 12 00 | 219 30 | 27,990 53 | ·87981 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 14,964 66 | 5·379 | ..... | 17,991 10 | 2·12635 | 83·18 | ..... | ..... | 17,991 10 | 2·55809 |
| 34 | Kent Northern | 9,043 32 | 4·811 | ..... | 17,346 38 | ·53505 | 52·14 | ..... | ..... | 17,346 38 | 1·01977 |
| 35 | Kettle River Valley | 1,839 15 | 6·015 | ..... | 2,254 90 | ·86102 | 81·57 | ..... | ..... | 2,254 90 | 1·05566 |
| 36 | Kingston & Pembroke | 112,135 84 | 2·139 | 18,804 33 | 190,265 20 | 1·29665 | 70·42 | Cr. 4,342 61 | ..... | 185,922 59 | 1·41010 |
| 37 | Klondike Mines | 41,806 18 | 27·738 | ..... | 53,359 68 | 4·22882 | 77·37 | ..... | 672 61 | 54,032 29 | 5·46554 |
| 38 | Liverpool & Milton | 10,179 64 | 5·039 | ..... | 10,641 64 | 1 07721 | 95 66 | ..... | ..... | 10,641 64 | 1·12607 |
| 39 | Lotbinière & Mégantic | 28,955 59 | 3·775 | ..... | 35,114 84 | 1·54182 | 81·59 | 285 40 | 87 75 | 35,487 99 | 1·80728 |
| 40 | London & Port Stanley | 75,471 99 | ·916 | 8,523 22 | 123,519 97 | 1·48134 | 67·61 | 385 31 | 323 65 | 124,228 93 | 1·02189 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 72,270 50 | 2·185 | 4,161 60 | 79,496 00 | 3·00185 | 94·34 | 1,453 00 | 63 59 | 81,012 59 | 3·14991 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co. | 58,017 46 | 3·232 | ..... | 65,851 92 | 2·01764 | 88·08 | ..... | 17 75 | 65,869 67 | 2·29072 |
| 43 | Massawippi Valley | 127,296 13 | ·883 | 1,371 64 | 197,111 27 | 1·33147 | 64·49 | 358 26 | 494 09 | 197,963 62 | 1·11453 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba maintenant Manitoba Great Northern. | 61,703 38 | 1·020 | 74 90 | 70,218 15 | 1·87360 | 87·91 | 54 32 | ..... | 70,272 47 | 1·82578 |
| 45 | Montréal et Atlantique | 707,255 48 | 1·186 | 5,576 73 | 915,458 39 | 1·75117 | 76·39 | 5,766 72 | 11,877 01 | 933,112 12 | 1·71527 |
| 46 | Montréal et ligne provinciale | 48,510 67 | 2·542 | 157 11 | 103,408 53 | 1·14698 | 46·18 | 111 44 | 1,521 24 | 105,041 21 | 1·08413 |

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Fin.*

Recettes provenant de l'exploitation.

| Numéro. | 1 | 9 | 10 | B | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES MARCHANDISES. | | | | | | AUTRES RECETTES. | | SOMMAIRE DES RECETTES. | |
| | Nom du chemin de fer. | Revenu des marchandises. | Recettes par tonne par mille. | Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons. | Total des recettes provenant du transport. | Recettes des marchandises par train-mille. | Proportion avec le total des recettes. 100xCol. 9xB / Col. 16. | Service des gares et wagons. emmagasinage, etc. | Télégraphe, loyers et autres sources. | Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 11 + 14 + 15. | Total des recettes par train-mille. |
| | | $ c. | cents. | $ c. | $ c. | $ | p.c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 39,750 51 | 2·157 | 85 45 | 104,185 02 | 1·10080 | 38·20 | 25 95 | 65 80 | 104,276 77 | 1·04955 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | 93,744 35 | 2·726 | 6,096 80 | 110,522 80 | 2·81846 | 90·34 | ..... | ..... | 110,522 80 | 3·12000 |
| 49 | Moncton & Buctouche | 18,430 43 | 2·981 | ..... | 28,202 52 | ·86163 | 65·35 | ..... | ..... | 28,202 52 | 1·31849 |
| 50 | Napierville Junction | 57,234 88 | ·883 | ..... | 62,297 53 | 2·76509 | 91·79 | 97 20 | Cr. 12 82 | 62,381 91 | 3·01507 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 41,667 13 | 2·770 | 388 35 | 71,595 79 | 2·28017 | 56·40 | 188 55 | 2,699 06 | 74,483 40 | 1·33672 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co | 41,573 99 | 1·354 | ..... | 56,999 51 | ·59116 | 63·43 | ..... | 8,543 59 | 65,543 10 | ·93199 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E. | 21,046 63 | 3·909 | ..... | 30,785 21 | ·33869 | 68·14 | ..... | 103 39 | 30,888 60 | ·57865 |
| 54 | New Brunswick Southern | 20,937 80 | 1·666 | 2 00 | 44,127 52 | ·35683 | 47·21 | 5 17 | 223 99 | 44,356 68 | ·75588 |
| 55 | New Westminster Southern | 24,668 70 | 5·806 | 253 30 | 39,469 96 | 2·32655 | 62·92 | 118 96 | 17 00 | 39,605 92 | 3·68633 |
| 56 | North Shore Railway Co | 3,269 21 | 5·002 | ..... | 3,468 76 | ·68108 | 94·25 | ..... | ..... | 3,468 76 | ·72266 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 3,058 58 | 5·183 | ..... | 4,951 88 | ·17451 | 61·77 | ..... | ..... | 4,951 88 | ·28250 |
| 58 | Orford Mountain | 16,755 17 | 3·878 | 25 20 | 22,520 30 | .49315 | 74·22 | 63 00 | 26 00 | 22,609 30 | ·65414 |
| 59 | Ottawa & New York | 76,345 58 | 1·386 | 116 67 | 149,335 46 | 2·05113 | 50·25 | 1,237 59 | 1,577 64 | 152,150 69 | 1·32731 |
| 60 | Père Marquette | 2,269,438 13 | ·523 | 25,719 42 | 2,450,594 80 | 2·26394 | 93·38 | 1,240 11 | 5,785 10 | 2,457,620 01 | 1·90456 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | 5,492 97 | 6·893 | ..... | 5,492 97 | ·91733 | 100·00 | ..... | ..... | 5,492 97 | ·91733 |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | 15,038 00 | 1·837 | ..... | 22,467 29 | 2·18639 | 66·94 | ..... | ..... | 22,467 29 | 2·11317 |
| 63 | Quebec Central | 729,873 54 | 1·503 | ..... | 1,097,840 73 | 2·42475 | 66·06 | 2,379 07 | 4,463 04 | 1,104,682 84 | 1·78864 |
| 64 | Québec et lac Saint-Jean | 333,942 55 | 1·477 | 1,407 62 | 572,823 86 | 1·68382 | 57·71 | 3,631 76 | 4,605 63 | 581,061 25 | 1·48569 |
| 65 | Quebec Ry. Light & Power Co | 43,058 22 | 3·753 | 969 80 | 58,069 89 | 2·14198 | 70·12 | 367 03 | 4,350 93 | 62,787 85 | 1·99776 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 156,460 99 | 1·279 | 1,662 34 | 278,135 96 | 1·04674 | 56·78 | 473 52 | Cr. 138 00 | 278,471 48 | 1·27776 |
| 67 | Red Mountain | 8,304 76 | 5·419 | 2,710 00 | 14,882 36 | ·84462 | 71·31 | 248 33 | 316 09 | 15,446 78 | 1·18104 |
| 68 | Rutland & Noyan | 4,166 61 | ·719 | ..... | 13,587 99 | ·90303 | 30·66 | ..... | ..... | 13,587 99 | 2·01990 |
| 69 | Salisbury & Albert | 22,471 24 | 1·372 | ..... | 34,261 46 | ·58709 | 63·34 | ..... | 1,214 85 | 35,476 31 | ·92468 |
| 70 | Schomberg & Aurora | 5,527 06 | 4·821 | ..... | 10,186 57 | ·20725 | 54·26 | ..... | ..... | 10,186 57 | ·46635 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 40,855 76 | 2·962 | 242 50 | 77,837 33 | ·89404 | 52·59 | 160 82 | 137 49 | 78,135 64 | ·86294 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | 287,004 50 | 287,004 50 | ..... | 100·00 | ..... | ..... | 287,004 50 | ..... | |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 319,908 06 | 1·279 | 114 50 | 514,720 20 | 3·04793 | 62·13 | 345 34 | 35 93 | 515.101 47 | 1·79405 | |
| 74 | St. Martins | 12,469 05 | 3·769 | ..... | 18.608 21 | ·69196 | 66·19 | 44 75 | 185 46 | 18,838 42 | 1·04541 | |
| 75 | Sydney & Louisburg | 280,562 82 | ·689 | 12,570 46 | 312,665 22 | 1·83185 | 93·02 | 652 32 | 1,783 75 | 315,101 29 | 1·60182 | |
| 76 | Spokane & British Columbia | 2,678 86 | 4·752 | 478 66 | 3,256 62 | 2·76005 | 96·42 | 18 00 | ..... | 3,274 62 | 2·86243 | |
| 77 | Temiscouata | 150,870 70 | 2·555 | 400 00 | 227,917 09 | 1·75757 | 65·54 | 1,925 22 | 1,783 31 | 231,625 62 | 1·43585 | |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 957,149 59 | 1·543 | 9,557 48 | 1,660,365 05 | 2·63473 | 55·65 | 23,950 02 | 52,750 33 | 1,737,065 40 | 2·30872 | |
| 79 | Thousand Islands | 23,060 74 | 11·136 | ..... | 34,974 57 | ·60226 | 61·72 | ..... | 2,386 97 | 37,361 54 | 1·12156 | |
| 80 | Toronto, Hamilton and Buffalo | 678,332 61 | 1·062 | 41,517 49 | 1,009,864 90 | 3.81175 | 70·68 | 4,374 57 | 4,178 43 | 1,018,417 90 | 2·15132 | |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 433,952 26 | 1·323 | 2,285 21 | 632,671 43 | 2·78166 | 68·38 | 3,754 40 | 1,506 69 | 637,932 52 | 2·18571 | |
| 82 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co. | 2,173 67 | 5·540 | Cr. 10 14 | 4,197 85 | 2·14210 | 51·26 | 20 03 | 2 85 | 4,220 73 | 2·83461 | |
| 83 | Victoria & Sydney, B.C | 25,252 01 | 5·093 | 213 00 | 46,258 22 | 1·60825 | 54·22 | 269 32 | 38 15 | 46,565 69 | 2·05533 | |
| 84 | Wabash en Canada | 1,717,099 59 | ·530 | 9,548 42 | 2,394,095 55 | 1·90206 | 71·95 | 5,376 23 | 213 49 | 2,399,685 27 | 1·47927 | |
| 85 | Wellington Colliery Co | 70,252 61 | 1·726 | ..... | 73,498 26 | 1·96764 | 95·53 | ..... | ..... | 73,498 26 | 2·05854 | |
| 86 | York & Carleton | 3,448 30 | 7·375 | ..... | 5,868 00 | ·40558 | 58·77 | ..... | ..... | 5,868 00 | ·69019 | |
| | Total définitif | 115,942.399 70 | ..... | 1,552,084 59 | 170,450,702 80 | ..... | ..... | 679,061 12 | 2,826,453 21 | 173,956,217 13 | | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation.

| Numéro. | 1 Nom du chemin de fer. | 2 Entretien des voies: Surintendance. | 3 Ballast. | 4 Traverses. | 5 Rails. | 6 Autre matériel des voies. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co. | 3,000 00 | ..... | 25,781 93 | 280 24 | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 4,151 70 | 854 71 | 24,316 63 | 270 09 | 992 43 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 480 45 | ..... | 3,053 73 | ..... | 412 10 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | 11 20 | 2 00 | 24 19 |
| 5 | Bay of Quinte | 1,871 26 | 60 00 | 3,607 07 | 12 95 | 394 06 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 1,349 11 | ..... | 1,222 68 | Cr. 15 55 | Cr. 5 23 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 4,564 60 | ..... | Cr. 14 82 | Cr. 107 56 | 1,076 03 |
| 9 | British Yukon | 53 41 | ..... | 2,302 34 | 10 99 | 1,056 48 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 475 97 | ..... | 3,195 88 | ..... | ..... |
| 11 | Canada Southern | 38,873 71 | 46,597 13 | 132,305 39 | 144,547 38 | 106,198 56 |
| 12 | Che. de fer de l'Etat (Intercolonial) | 50,697 72 | 41,154 85 | 239,472 91 | 259,989 75 | 135,030 27 |
| 13 | " " (Ile-du-P.-E.) | 2,806 30 | 1,600 47 | 11,656 82 | 10,993 15 | 5,714 18 |
| 14 | Canadian Northern | 45,571 29 | Cr. 22 50 | 637,208 11 | 12,652 50 | 55,856 84 |
| 15 | " " Ontario | 5,606 31 | 24 00 | 3,498 05 | 632 30 | 3,363 17 |
| 16 | " " Quebec | 9,469 19 | 777 22 | 34,547 75 | ..... | 6,132 96 |
| 17 | Canadien Pacifique | 438,159 30 | 190,500 38 | 1,164,955 68 | 376,628 02 | 522,547 05 |
| 18 | Cape Breton | 440 00 | ..... | 1,153 65 | ..... | ..... |
| 19 | Caraquet | 720 00 | 600 00 | 3,792 95 | ..... | 1,445 00 |
| 20 | Carillon & Grenville | ..... | ..... | 664 00 | ..... | 50 00 |
| 21 | Central Ontario | 1,435 00 | 3,571 68 | 6,900 00 | 615 88 | 2,748 04 |
| 22 | Crowsnest Southern | 5,433 86 | ..... | 6,115 49 | 157 48 | 4,665 18 |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co. | 1,200 00 | ..... | 2,881 25 | ..... | 345 07 |
| 24 | Dominion Atlantic | 2,232 05 | ..... | 18,027 49 | 10,500 00 | 2,988 82 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | 1,667 16 | ..... | 104 32 |
| 26 | Eastern British Columbia | 447 85 | ..... | ..... | ..... | 127 68 |
| 27 | Grand Tronc | 107,474 91 | 71,602 85 | 727,698 62 | 823,127 38 | 194,357 48 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 12,748 70 | 7,777 98 | 101,561 32 | 14,201 71 | 14,270 35 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 4,309 75 | ..... | 11,161 45 | Cr. 5 60 | 906 69 |
| 30 | Hereford | 1,448 70 | 375 55 | 4,917 57 | 778 24 | 1,919 45 |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co. | 1,297 07 | ..... | 4,267 17 | 731 22 | 1,142 43 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 360 00 | 265 40 | 3,106 50 | ..... | 79 56 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | 2,653 37 | 36 50 | 64 78 |
| 34 | Kent Northern | 625 00 | ..... | 750 00 | ..... | 500 00 |
| 35 | Kettle River Valley | 97 49 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 3,030 59 | ..... | 11,430 40 | 161 00 | 1,415 18 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | 52 95 | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | Lotbinière & Megantic | ..... | 78 75 | 1,164 71 | 38 12 | 190 42 |
| 40 | London & Port Stanley | 993 70 | 212 50 | 4,088 33 | 102 34 | 1,616 49 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 1,266 50 | ..... | 2,802 22 | 0 93 | 231 04 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co. | ..... | ..... | 750 00 | ..... | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | 1,186 97 | ..... | 6,799 26 | 128 07 | 939 44 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba, maintenant Manitoba Great Northern. | 4,782 56 | 127 48 | 1,969 40 | 0 58 | 497 28 |
| 45 | Montreal & Atlantique | 8,253 13 | 2,993 33 | 20,618 32 | 18,174 91 | 14,111 24 |
| 46 | Montreal & Province Line | 843 20 | 266 03 | 5,675 47 | 252 48 | 858 45 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 854 27 | ..... | 2,281 89 | 237 60 | 501 79 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | 2,624 69 | 2,555 45 | ..... |
| 49 | Moncton & Buctouche | ..... | ..... | 1,414 56 | ..... | 188 28 |
| 50 | Napierville Junction | 837 92 | ..... | ..... | 19 65 | 36 60 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 4,216 08 | ..... | 9,549 49 | Cr. 30 47 | 619 08 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET STRUCTURES. | | | | | | | |
| Entretien des voies. | Enlèvement des neiges, sables et glaces | Tunnels. | Ponts et ponceaux. | Passages supérieurs et souterrains. | Passages à niveau, clôtures garde-bestiaux et indicateurs. | Abris contre les neiges et les sables. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 30,593 31 | 757 33 | ..... | 1,616 65 | ..... | 2,638 39 | ..... | 1 |
| 18,911 45 | 3,188 86 | ..... | 17,135 04 | ..... | 175 79 | ..... | 2 |
| 18,091 28 | 58 11 | ..... | 2,289 38 | ..... | 686 59 | ..... | 3 |
| 5,458 21 | 19 55 | ..... | ..... | ..... | 82 98 | 121 45 | 4 |
| 12,937 30 | 1,287 55 | ..... | 588 43 | ..... | 760 44 | 8 40 | 5 |
| 1,549 49 | ..... | ..... | 83 53 | 38 97 | ..... | 27 72 | 6 |
| 1,975 55 | 50 46 | ..... | 62 25 | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 19,827 54 | 3,615 56 | ..... | 1,187 16 | ..... | 121 61 | 286 97 | 8 |
| 20,197 20 | 10,429 87 | ..... | 1,438 74 | ..... | 9 01 | 317 32 | 9 |
| 2,936 35 | 468 90 | ..... | 1,088 48 | ..... | 1,709 00 | ..... | 10 |
| 369,185 39 | 13,515 28 | ..... | 82,907 61 | 2,098 11 | 19,158 54 | 13 70 | 11 |
| 569,733 14 | 89,363 62 | ..... | 62,844 10 | 761 08 | 37,491 35 | 9,937 18 | 12 |
| 59,125 19 | 11,592 96 | ..... | 1,523 27 | ..... | 5,568 27 | 410 48 | 13 |
| 856,717 35 | 78,251 98 | ..... | 163,849 93 | ..... | 13,804 62 | 12 63 | 14 |
| 67,192 00 | 7,585 54 | ..... | 5,292 36 | ..... | 815 29 | 25 28 | 15 |
| 77,513 12 | 21,044 30 | ..... | 59,795 65 | 55 00 | 3,733 63 | 1,493 16 | 16 |
| 6,744,621 19 | 490,984 95 | 17,177 05 | 1,032,666 27 | 7,510 41 | 290,320 27 | 55,967 95 | 17 |
| 3,447 82 | 184 45 | ..... | 53 95 | ..... | 80 78 | ..... | 18 |
| 9,860 87 | ..... | ..... | 1,225 00 | ..... | 950 53 | 175 00 | 19 |
| 345 00 | ..... | ..... | 150 00 | ..... | 180 00 | ..... | 20 |
| 22,524 35 | 3,119 31 | ..... | 2,713 69 | ..... | 3,972 64 | ..... | 21 |
| 55,501 92 | 3,391 36 | ..... | 10,161 22 | ..... | 440 15 | ..... | 22 |
| 8,033 51 | ..... | ..... | 180 00 | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 46,477 72 | 3,052 39 | ..... | 11,280 76 | 709 83 | 8,689 34 | 614 60 | 24 |
| 2,796 73 | 85 17 | ..... | 961 50 | ..... | 94 60 | 1 25 | 25 |
| 7,817 76 | 1,053 43 | ..... | 507 23 | ..... | 5 78 | ..... | 26 |
| 1,351,434 43 | 109,689 81 | 39 00 | 388,729 96 | 18,861 21 | 151,126 29 | 7,657 88 | 27 |
| 147,913 00 | 17,901 37 | ..... | 4,017 45 | Cr. 1,472 53 | 9,956 69 | 1,062 99 | 28 |
| 57,799 99 | 807 59 | ..... | 1,623 54 | ..... | 1,423 72 | 261 40 | 29 |
| 17,358 32 | 1,779 74 | ..... | 3,485 03 | ..... | 583 13 | ..... | 30 |
| 14,552 84 | 1,539 44 | ..... | 1,272 75 | ..... | 1,159 52 | 239 28 | 31 |
| 6,598 72 | 940 95 | ..... | 482 76 | 4 68 | 6 72 | ..... | 32 |
| 6,957 42 | 3,603 41 | ..... | 2,108 56 | ..... | ..... | ..... | 33 |
| 1,650 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 00 | ..... | 34 |
| 2,132 98 | 5 25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| 28,130 17 | 1,774 14 | ..... | 4,562 96 | ..... | 1,122 84 | 457 80 | 36 |
| 8,113 39 | 2,283 95 | ..... | 5,925 70 | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 5,668 48 | 36 23 | ..... | 152 48 | ..... | 156 09 | ..... | 39 |
| 8,239 18 | 1,717 05 | ..... | 1,423 00 | 25 29 | 611 82 | ..... | 40 |
| 5,445 25 | 463 03 | ..... | 33 85 | ..... | ..... | ..... | 41 |
| 6,598 91 | 194 62 | ..... | 163 11 | ..... | 11 35 | ..... | 42 |
| 17,875 50 | 336 92 | ..... | 76 87 | ..... | 676 22 | ..... | 43 |
| 25,549 93 | 1,841 19 | ..... | 357 05 | ..... | 124 37 | 103 86 | 44 |
| 93,157 65 | 9,596 63 | ..... | 51,802 32 | 61 72 | 22,168 56 | 121 30 | 45 |
| 11,904 09 | 1,338 18 | ..... | 1,741 97 | ..... | 1,791 48 | 57 37 | 46 |
| 5,288 51 | 1,064 02 | ..... | 569 24 | ..... | 788 91 | 36 75 | 47 |
| 3,582 47 | 1,497 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48 |
| 4,976 96 | ..... | ..... | 1,735 38 | ..... | ..... | ..... | 49 |
| 3,229 88 | 505 72 | ..... | 45 16 | ..... | 412 85 | 10 10 | 50 |
| 27,804 61 | 2,092 28 | ..... | 21,150 80 | ..... | 9 38 | ..... | 51 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ENTRETIEN DES VOIES | | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Surintendance. | Ballast. | Traverses. | Rails. | Autre matériel des voies. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | ..... | ..... | 3,600 95 | ..... | 125 86 |
| 53 | Nouveau-Brunswick & Ile-du-P.-E. | 100 00 | ..... | 1,975 00 | ..... | 159 71 |
| 54 | New Brunswick Southern | 2,476 89 | 429 00 | 195 55 | 742 00 | 3,743 42 |
| 55 | New Westminster Southern | 2,056 06 | 163 05 | 2,362 12 | Cr. 32 31 | 189 08 |
| 56 | North Shore | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | ..... | ..... | 1,140 90 | ..... | 25 00 |
| 58 | Orford Mountain | ..... | 1,517 01 | 408 98 | ..... | 116 35 |
| 59 | Ottawa & New York | 1,356 19 | 8,016 76 | 3,629 11 | 764 94 | 749 07 |
| 60 | Père Marquette | 8,521 68 | 3,905 44 | 17,539 61 | 176 39 | 2,725 82 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Br'ch of Washington Co. | 74 82 | ..... | 716 23 | 299 88 | 273 87 |
| 63 | Quebec Central | 4,206 62 | 3,500 00 | 16,500 00 | 42,000 00 | 4,079 74 |
| 64 | Québec & lac Saint-Jean | 4,721 47 | ..... | 16,609 58 | 60 92 | 4,236 25 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co. | 241 36 | ..... | 442 62 | 21 32 | 59 99 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 5,058 49 | ..... | 14,208 19 | 239 22 | 3,300 61 |
| 67 | Red Mountain | 901 90 | ..... | 2,612 90 | Cr. 5 50 | 200 72 |
| 68 | Rutland & Noyan | 112 12 | 32 65 | 184 71 | 35 16 | 42 23 |
| 69 | Salisbury & Albert | 752 60 | 236 25 | 2,407 35 | 822 53 | 9 77 |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 682 75 | ..... | 6,260 12 | 265 59 | 878 72 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 1,787 85 | 133 55 | 8,566 43 | 1,711 58 | 3,430 60 |
| 74 | Saint-Martins | ..... | ..... | 1,717 37 | ..... | 568 42 |
| 75 | Sydney & Louisburg | 1,353 00 | ..... | 11,313 79 | 1,877 22 | 5,364 34 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 83 78 | ..... | 237 30 | ..... | ..... |
| 77 | Témiscouata | 1,928 40 | ..... | 9,588 97 | 309 04 | 1,088 75 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 7,506 33 | 10,271 36 | 24,014 39 | 13,217 10 | 8,413 68 |
| 79 | Mille-Iles | 46 35 | 68 80 | 664 58 | 6 45 | 428 62 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 6,192 82 | 17,256 13 | 14,357 57 | 4,552 59 | 7,273 98 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 14,993 43 | 118 41 | 16,706 84 | 8,278 53 | 7,779 08 |
| 82 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co. | 26 84 | ..... | 104 35 | ..... | 3 70 |
| 83 | Victoria & Sydney, C.-B. | 359 60 | ..... | 1,417 68 | ..... | 49 30 |
| 84 | Wabash en Canada | 718 50 | 12 22 | 687 06 | 655 04 | 201 38 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | 949 13 | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total définitif | 839,925 47 | 415,078 44 | 3,436,727 46 | 1,753,740 37 | 1,141,231 29 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET STRUCTURES—*Suite.* | | | | | | | |
| Entretien des voies. | Enlèvement des neiges, sables et glaces | Tunnels. | Ponts et ponceaux. | Passages supérieurs et souterrains. | Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et indicateurs. | Abris contre les neiges et les sables. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 14,042 21 | ... | ... | 783 24 | ... | ... | ... | 52 |
| 4,615 11 | 213 96 | ... | 1,271 78 | ... | 799 56 | ... | 53 |
| 20,188 93 | 759 83 | ... | 385 56 | ... | 686 34 | 37 61 | 54 |
| 5,026 20 | 6 34 | ... | 657 74 | ... | 51 43 | ... | 55 |
| 888 80 | 60 85 | ... | ... | ... | ... | ... | 56 |
| 2,163 95 | ... | ... | ... | ... | 363 00 | ... | 57 |
| 7,510 91 | 1,417 72 | ... | 606 52 | ... | 497 02 | 71 35 | 58 |
| 18,131 51 | 1,046 75 | ... | 1,024 05 | ... | 1,246 15 | 89 81 | 59 |
| 49,262 18 | 6,185 02 | ... | 9,303 39 | 349 50 | 4,679 54 | 10 95 | 60 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 61 |
| 1,377 29 | ... | ... | ... | ... | 64 85 | ... | 62 |
| 76,292 60 | 739 75 | ... | 2,533 50 | ... | 809 08 | 845 02 | 63 |
| 49,508 97 | 19,741 10 | ... | 8,118 03 | 281 44 | 1,590 69 | 120 34 | 64 |
| 2,455 90 | 1,098 55 | ... | 385 00 | 6 14 | 466 50 | 28 29 | 65 |
| 24,852 92 | 5,802 47 | ... | 8,931 30 | ... | 2,341 53 | 0 48 | 66 |
| 4,921 16 | 631 79 | ... | 6,444 64 | ... | 28 56 | ... | 67 |
| 756 48 | 105 17 | ... | 5 00 | ... | 40 38 | ... | 68 |
| 7,125 85 | ... | ... | 1,539 43 | ... | 116 62 | ... | 69 |
| 2,959 66 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 70 |
| 7,972 38 | 1,531 72 | ... | 1,931 98 | 2 95 | 690 52 | 33 50 | 71 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 72 |
| 16,067 65 | 1,653 36 | ... | 3,984 50 | 134 86 | 2,365 28 | 21 64 | 73 |
| ... | ... | ... | 634 75 | ... | ... | ... | 74 |
| 30,807 88 | 1,008 66 | ... | 1,504 94 | ... | 1,862 09 | ... | 75 |
| 2,018 71 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 76 |
| 26,646 10 | 470 44 | ... | 5,991 91 | ... | 2,254 24 | 79 89 | 77 |
| 166,417 67 | 15,449 40 | ... | 13,739 09 | Cr. 314 60 | 2,265 47 | 38 24 | 78 |
| 2,523 11 | 11 90 | ... | 768 15 | ... | 46 35 | ... | 79 |
| 49,880 34 | 5,538 53 | 11 75 | 6,535 26 | ... | 5,977 07 | 341 25 | 80 |
| 178,779 44 | 1,333 64 | 361 19 | 18,237 60 | 1,982 99 | 761 28 | 85 67 | 81 |
| 306 05 | ... | ... | 5 84 | ... | 52 63 | ... | 82 |
| 4,065 97 | ... | ... | 79 00 | ... | 700 20 | ... | 83 |
| 640 27 | ... | ... | 7 38 | ... | ... | ... | 84 |
| 8,943 88 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 85 |
| 1,435 00 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 86 |
| 11,683,918 50 | 968,916 50 | 17,528 99 | 2,048,471 72 | 31,097 05 | 614,400 97 | 81,225 86 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | ENTRETIEN DES VOIES | | | |
| | | Signaux et matériel "interlocking." | Lignes télégraphiques et téléphoniques. | Transmission de force électrique. | Bâtiments agencements et terrains. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | ..... | 1,324 14 | ..... | 7,306 12 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | 1,850 10 | ..... | 2,317 61 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | ..... | 201 43 | ..... | 1,264 64 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | 43 94 | ..... | 36 33 |
| 5 | Bay of Quinte | 808 70 | 105 08 | ..... | 1,327 04 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 32 61 | 11 91 | ..... | 36 79 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 4 62 | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 235 57 | 183 92 | ..... | 1,727 27 |
| 9 | British Yukon | ..... | 578 35 | ..... | 3,064 32 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | ..... | ..... | ..... | 583 97 |
| 11 | Canada Southern | 50,323 10 | 3,302 86 | ..... | 29,375 91 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial) | 4,997 94 | 1,033 62 | ..... | 161,045 11 |
| 13 | " " " (Ile du P.-E.) | 13 20 | 7 10 | ..... | 6,561 23 |
| 14 | Canadian Northern | 8,003 09 | 35,761 35 | 115,178 74 | 3,289 81 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 355 98 | 2,743 75 | ..... | 3,071 96 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 1,643 80 | 178 30 | ..... | 12,760 99 |
| 17 | Canadien Pacifique | 46,214 85 | 327,902 77 | ..... | 1,536,208 16 |
| 18 | Cape Breton | ..... | 98 43 | ..... | 31 07 |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | ..... | ..... | ..... | 40 00 |
| 21 | Central Ontario | ..... | 117 11 | ..... | 6,279 78 |
| 22 | Crowsnest Southern | 141 44 | 183 33 | ..... | 1,693 04 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 42 68 | 328 13 | ..... | 5,378 72 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | ..... | 36 84 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 32 35 | ..... | 280 55 |
| 27 | Grand Tronc | 29,035 94 | 26,589 82 | 37 56 | 494,227 37 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 1,066 19 | 6,508 02 | ..... | 31,951 91 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 25 59 | 792 53 | ..... | 4.654 47 |
| 30 | Hereford | 42 63 | ..... | ..... | 954 31 |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co | ..... | 203 02 | ..... | 2,740 16 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | 235 08 | ..... | 139 24 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | 9 35 | ..... | 214 36 |
| 34 | Kent, Northern | ..... | ..... | ..... | 50 00 |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | ..... | 21 39 |
| 36 | Kingston & Pembroke | ..... | 1 05 | ..... | 1,280 22 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | 39 65 | ..... | 670 75 |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | Lotbinière & Megantic | ..... | 2 70 | ..... | 199 82 |
| 40 | London & Port Stanley | 37 68 | 15 47 | ..... | 2,458 71 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | ..... | 527 24 | ..... | 129 40 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | ..... | 29 61 | ..... | 182 78 |
| 43 | Massawippi Valley | ..... | 3 90 | ..... | 2,612 11 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba, maintenant Manitoba Great Northern | 296 80 | 131 29 | ..... | 643 99 |
| 45 | Montreal & Atlantic | 1,322 01 | 2,965 82 | ..... | 12,882 70 |
| 46 | Montreal & Ligne Provinciale | ..... | 87 59 | ..... | 2,376 24 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | ..... | 103 52 | ..... | 394 61 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | 507 36 |
| 49 | Moncton & Bouctouche | ..... | ..... | ..... | 498 33 |
| 50 | Napierville Junction | 39 62 | 0 60 | ..... | 135 73 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 79 16 | 231 79 | ..... | 881 81 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 32 63 | 561 93 | ..... | 459 61 |
| 53 | Nouveau Brunswick et Ile du Prince-Edouard | ..... | ..... | ..... | 95 33 |
| 54 | New Brunswick Southern | ..... | ..... | ..... | 1,041 89 |
| 55 | New Westminster Southern | 32 57 | 410 65 | ..... | 196 24 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET STRUCTURES—*Suite.* | | | | | | | |
| Docks et quais. | Outils et fournitures de cantonniers. | Matériel des travaux—réparations. | Matériel des travaux—réfections. | Matériel des travaux—dépréciation. | Blessures aux personnes. | Papeterie et impressions. | Numéro. |
| $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | |
| ..... | ..... | Transféré à l'entretien du matériel roulant. | Transféré à l'entretien du matériel roulant. | Transféré à l'entretien du matériel roulant. | ..... | 121 50 | 1 |
| 1,361 85 | 1,449 78 | | | | ..... | 444 94 | 2 |
| ..... | 451 31 | | | | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 28 67 | | | | ..... | 1 94 | 4 |
| 34 73 | 113 06 | | | | ..... | ..... | 5 |
| ..... | 72 28 | | | | 9 73 | 48 07 | 6 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 7 |
| ..... | 308 04 | | | | 26 72 | 144 14 | 8 |
| 195 21 | 876 15 | | | | 1 92 | 12 09 | 9 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 10 |
| 2,861 69 | 25,355 61 | | | | 543 76 | 2,052 31 | 11 |
| 30,455 53 | 19,940 33 | | | | 398 91 | 3,773 66 | 12 |
| 2,410 09 | 1,557 42 | | | | ..... | 263 25 | 13 |
| 14,970 99 | ..... | | | | 3,193 28 | 2,181 67 | 14 |
| 120 24 | 1,356 80 | | | | 5 00 | 192 79 | 15 |
| ..... | 2,699 11 | | | | 1,953 47 | 256 05 | 16 |
| 110,148 79 | 150,918 27 | | | | 37,847 99 | 28,179 82 | 17 |
| ..... | 3 97 | | | | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 225 00 | | | | ..... | 90 00 | 19 |
| 133 00 | 45 00 | | | | ..... | ..... | 20 |
| ..... | 442 48 | | | | ..... | 11 47 | 21 |
| ..... | 1,014 55 | | | | 134 13 | 160 16 | 22 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 23 |
| 118 73 | 2,500 37 | | | | ..... | 8 95 | 24 |
| ..... | 10 41 | | | | ..... | ..... | 25 |
| ..... | 45 66 | | | | ..... | 1 42 | 26 |
| 1,016 81 | 22,290 20 | | | | 13,317 97 | 5,227 26 | 27 |
| 609 27 | 5,955 50 | | | | 428 50 | 431 27 | 28 |
| 29 14 | 988 01 | | | | ..... | 62 13 | 29 |
| ..... | 423 47 | | | | 25 45 | 7 27 | 30 |
| ..... | 182 75 | | | | 25 00 | 92 42 | 31 |
| ..... | 44 36 | | | | ..... | 5 45 | 32 |
| 157 31 | 438 33 | | | | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 34 |
| ..... | 242 11 | | | | ..... | ..... | 35 |
| 15 84 | 629 74 | | | | ..... | 25 62 | 36 |
| 20 70 | 81 58 | | | | ..... | 17 55 | 37 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 38 |
| 32 68 | 60 33 | | | | ..... | ..... | 39 |
| 1,453 48 | 87 28 | | | | 8 80 | 20 90 | 40 |
| ..... | 237 02 | | | | ..... | 77 60 | 41 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 42 |
| ..... | 496 81 | | | | ..... | 37 98 | 43 |
| ..... | 447 87 | | | | 33 96 | 178 54 | 44 |
| ..... | 1,994 91 | | | | 715 90 | 435 14 | 45 |
| ..... | 209 31 | | | | 1,201 01 | 9 53 | 46 |
| ..... | 63 80 | | | | ..... | 26 37 | 47 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 48 |
| ..... | 87 66 | | | | ..... | ..... | 49 |
| ..... | 52 73 | | | | ..... | 13 68 | 50 |
| ..... | 833 69 | | | | 46 35 | 112 11 | 51 |
| ..... | 560 14 | | | | ..... | ..... | 52 |
| 144 70 | 143 65 | | | | ..... | 30 00 | 53 |
| 169 44 | 2,777 04 | | | | ..... | 44 21 | 54 |
| ..... | 189 03 | | | | 46 05 | 48 07 | 55 |

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation

| Numéro. | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Entretien des voies | | | |
| | | Signaux et matériel "interlocking." | Lignes télégraphiques et téléphoniques. | Transmission de force électrique. | Bâtiments agencements et terrains. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 56 | North Shore Railway Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | 35 26 | ..... | 251 34 |
| 59 | Ottawa & New York | 711 92 | 28 54 | ..... | 7,458 55 |
| 60 | Père Marquette | 705 25 | 133 30 | ..... | 7,631 06 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | ..... | ..... | ..... | 8,466 03 |
| 64 | Quebec & Lake St. John | 599 36 | 333 29 | ..... | 10,227 91 |
| 65 | Quebec Railway Light & Power Co. | 70 22 | 66 35 | ..... | 398 37 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 1,068 48 | 20 22 | ..... | 5,206 30 |
| 67 | Red Mountain | 18 21 | 120 25 | ..... | 542 27 |
| 68 | Rutland & Noyan | 4 86 | ..... | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Albert | ..... | ..... | ..... | 5 70 |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | 7 93 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 23 52 | 67 62 | ..... | 1,745 39 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 192 38 | 0 69 | ..... | 4,854 90 |
| 74 | St. Martins | ..... | 52 15 | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg | ..... | ..... | ..... | 2,270 41 |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | 23 00 | ..... | 94 67 |
| 77 | Temiscouata | ..... | ..... | ..... | 3,220 50 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 0 84 | 20,786 32 | 1,109 18 | 47,279 69 |
| 79 | Thousand Islands | ..... | ..... | ..... | 556 17 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 3,091 77 | 5 30 | ..... | 9,059 45 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 4,357 54 | 1,042 96 | ..... | 5,741 25 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | ..... | 0 14 | ..... | 8 53 |
| 83 | Victoria & Sydney, B.C. | ..... | 1 86 | ..... | 139 88 |
| 84 | Wabash en Canada | ..... | ..... | ..... | 277 32 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total définitif | 155,668 13 | 438,160 47 | 116,325 48 | 2,461,761 72 |

pour l'année finissant le 30 juin 1910—*Suite.*

| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET STRUCTURES—*Suite.* | | | | | | | |
| Docks et quais. | Outils et fournitures de cantonniers. | Matériel des travaux—réparations. | Matériel des travaux—réfections. | Matériel des travaux—dépréciations. | Blessures aux personnes. | Papeterie et impressions. | Numéro. |
| $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | |
| ..... | ..... | Transféré à l'entretien du matériel roulant, | Transféré à l'entretien du matériel roulant. | Transféré à l'entretien du matériel roulant. | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 57 |
| ..... | 233 65 | | | | 49 25 | ..... | 58 |
| ..... | 732 52 | | | | 5 60 | 6 88 | 59 |
| Cr. 472 50 | 552 22 | | | | 4,289 73 | 221 73 | 60 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 61 |
| ..... | ..... | | | | ..... | 1 10 | 62 |
| 587 11 | 2,152 02 | | | | ..... | 216 54 | 63 |
| 19 38 | 2,537 12 | | | | 4 00 | 123 03 | 64 |
| ..... | 82 95 | | | | ..... | 17 12 | 65 |
| ..... | 852 73 | | | | ..... | 185 42 | 66 |
| ..... | 161 79 | | | | 5 63 | 26 92 | 67 |
| ..... | 36 64 | | | | ..... | 3 38 | 68 |
| ..... | 494 11 | | | | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 70 |
| ..... | 182 78 | | | | 34 37 | 10 54 | 71 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 288 63 | | | | 132 02 | 7 68 | 73 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 74 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 75 |
| ..... | 50 80 | | | | ..... | ..... | 76 |
| ..... | 347 86 | | | | ..... | 10 31 | 77 |
| ..... | 5,498 11 | | | | 376 40 | 798 30 | 78 |
| 10 05 | 90 38 | | | | ..... | ..... | 79 |
| ..... | 1,014 94 | | | | 230 40 | 127 88 | 80 |
| 549 60 | 3,091 27 | | | | 1,139 85 | 382 24 | 81 |
| 25 70 | 5 75 | | | | ..... | ..... | 82 |
| 340 05 | 83 05 | | | | ..... | ..... | 83 |
| ..... | 21 15 | | | | 2 66 | 31 52 | 84 |
| ..... | ..... | | | | ..... | ..... | 85 |
| ..... | 20 00 | | | | ..... | ..... | 86 |
| 167,519 61 | 267,462 06 | ..... | ..... | ..... | 66,233 81 | 47,017 92 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | ENTRETIEN DES VOIES ET STRUCTURES—*Suite.* | | | | | ENTRETIEN DU MATÉRIEL. | | | |
| | | Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Entretien de voies communes, parcs, etc. DT. | Entretien de voies communes, parcs, etc. AV. | Total de l'entretien des voies et des structures. | Surintendance. | Locomotives à vapeur—Réparations. | Locomotives à vapeur—Réfections. | Locomotives électriques—Réparations. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co. | 932 94 | 74,352 55 | 604 64 | ..... | 74,957 19 | 1,011 06 | 10,202 03 | ..... | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | 77,420 98 | ..... | ..... | 77,420 98 | 3,404 84 | 14,907 62 | ..... | ..... |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 811 99 | 27,922 46 | ..... | ..... | 27,922 46 | 730 70 | 6,048 18 | ..... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 197 33 | 5,906 34 | ..... | ..... | 5,906 34 | ..... | 739 98 | ..... | ..... |
| 5 | Bay of Quinte | 222 62 | 24,138 69 | ..... | ..... | 24,138 69 | ..... | 12,195 29 | ..... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | 2 35 | 4,464 46 | ..... | ..... | 4,464 46 | 17 09 | 93 08 | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 2,092 88 | ..... | ..... | 2,092 88 | 432 07 | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Sask. & Hudson Bay | 7 04 | 33,189 79 | ..... | ..... | 33,189 79 | 542 31 | 3,422 17 | ..... | ..... |
| 9 | British Yukon | ..... | 40,543 40 | ..... | ..... | 40,543 40 | 1,659 11 | 4,973 02 | ..... | ..... |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 75 00 | 10,533 55 | ..... | ..... | 10,533 55 | ..... | 1,216 12 | ..... | ..... |
| 11 | Canada Southern | ..... | 1,069,216 04 | 66,769 25 | 90,334 53 | 1,045,650 76 | 31,940 72 | 429,325 77 | 33,000 00 | ..... |
| 12 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial | 1,704 61 | 1,719,825 68 | 42,373 22 | 7,092 84 | 1,755,106 06 | 54,392 80 | 609,685 15 | 133,333 32 | ..... |
| 13 | " " I. du P.-E. | 8 00 | 121,811 38 | ..... | ..... | 121,811 38 | 6,910 46 | 27,457 22 | ..... | ..... |
| 14 | Canadian Northern | 106 70 | 2,046,588 38 | 2,429 87 | 1,187 28 | 2,047,830 97 | 27,721 73 | 940,765 16 | ..... | ..... |
| 15 | Canadiad Northern Ontario | ..... | 101,880 82 | ..... | ..... | 101,880 82 | 3,787 76 | 26,329 79 | ..... | ..... |
| 16 | Canadian Northern Quebec | 84 37 | 234,138 07 | 125 32 | 855 11 | 233,408 28 | 3,742 72 | 51,686 77 | ..... | ..... |
| 17 | Canadien Pacifique | 1,522 50 | 13,570,921 67 | 139,132 51 | 56,116 14 | 13,653,938 04 | 265,371 10 | 4,768,504 49 | 361,328 31 | ..... |
| 18 | Cape Breton | 27 90 | 5,522 02 | ..... | ..... | 5,522 02 | ..... | 418 98 | ..... | ..... |
| 19 | Caraquet | 52 50 | 19,136 90 | ..... | ..... | 19,136 90 | 600 00 | 5,799 78 | ..... | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | 250 00 | 1,857 00 | ..... | ..... | 1,857 00 | 480 00 | 100 00 | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | 18 25 | 54,469 68 | 420 00 | ..... | 54,889 68 | 1,050 00 | 7,004 24 | ..... | ..... |
| 22 | Crowsnest Southern | 7 84 | 89,201 15 | 107 25 | ..... | 89,308 40 | 808 58 | 8,326 35 | ..... | ..... |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co | 153 91 | 12,793 74 | ..... | ..... | 12,793 74 | 1,200 00 | 243 22 | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 56 75 | 113,007 33 | ..... | ..... | 113,007 33 | 3,077 61 | 16,731 68 | 12,000 00 | ..... |
| 25 | Elgin & Havelock | 7 89 | 5,765 87 | ..... | ..... | 5,765 87 | ..... | 256 92 | ..... | ..... |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 10,319 71 | ..... | ..... | 10,319 71 | 217 64 | 1,974 20 | ..... | ..... |
| 27 | Grand-Tronc | 29 00 | 4,543,571 75 | 53,007 55 | 303,894 19 | 4,292,685 11 | 72,107 58 | 2,979,058 93 | ..... | ..... |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 48 95 | 376,938 64 | 6,374 40 | 754 28 | 382,558 76 | 8,307 27 | 145,902 98 | ..... | ..... |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 29 | Halifax & Southwestern | 4 95 | 84,845 35 | 2,255 04 | | 87,100 39 | 2,467 69 | 22,661 58 | | |
| 30 | Hereford | | 34,098 86 | 19 30 | 15 94 | 34,102 22 | 529 89 | 7,279 57 | 5 90 | |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co. | 833 73 | 30,278 80 | | | 30,278 80 | 1,702 11 | 10,536 14 | | |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | 12,269 42 | | | 12,269 42 | | 2,379 17 | | |
| 33 | Kaslo & Slocan | 5 00 | 16,248 39 | | | 16,248 39 | | 2,960 76 | | |
| 34 | Kent Northern | 25 00 | 3,625 00 | | | 3,625 00 | | 250 00 | | |
| 35 | Kettle River Valley | | 2,499 22 | | | 2,499 22 | 45 50 | 596 57 | | |
| 36 | Kingston & Pembroke | 413 14 | 54,450 69 | 634 20 | | 55,084 89 | 69 50 | 12,801 11 | | |
| 37 | Klondike Mines | 11 50 | 17,217 72 | | | 17,217 72 | | 4,044 31 | | |
| 38 | Liverpool & Milton | | 1,360 60 | | | 1,360 60 | | 438 00 | | |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 12 29 | 7,793 10 | | | 7,793 10 | | 3,196 72 | 145 45 | |
| 40 | London & Port Stanley | 36 79 | 23,148 81 | 57 97 | 4,379 19 | 18,827 59 | 434 55 | 10,417 46 | 7 80 | |
| 41 | Manitoulin & North Shore | | 11,214 08 | | | 11,214 08 | 1,406 98 | 1,628 68 | | |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | | 7,930 38 | | | 7,830 38 | | 5,721 51 | | |
| 43 | Massawippi Valley | | 31,170 05 | 700 00 | 360 00 | 31,510 05 | 585 47 | 6,549 96 | | |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba, maintenant Manitoba Great Northern | 8 62 | 37,094 77 | 121 29 | | 37,216 06 | 276 03 | 3,388 82 | | |
| 45 | Montréal et Atlantique | | 261,375 59 | 77 53 | | 261,453 12 | 3,318 93 | 48,227 88 | 31,000 00 | |
| 46 | Montréal et ligne Provinciale | | 28,612 40 | | | 28,612 40 | 691 57 | 33 67 | | |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | | 12,211 28 | | | 12,211 28 | 531 11 | | | |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | | 10,777 07 | 48 45 | | 10,825 52 | | 4,594 14 | | |
| 49 | Moncton & Buctouche | 1,302 08 | 10,203 25 | | | 10,203 25 | | 667 35 | | |
| 50 | Napierville Junction | | 5,340 24 | | | 5,340 24 | 369 90 | 1,773 75 | | |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 5 48 | 67,601 64 | 2,115 00 | | 69,716 64 | 522 67 | 4,144 82 | | |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | | 20,166 57 | | | 20,166 57 | | 11,034 27 | | |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-P.-E. | | 9,548 80 | | | 9,548 80 | 100 00 | 1,820 82 | | |
| 54 | New Brunswick Southern | Cr. 723 97 | 32,953 74 | 1,022 15 | | 33,975 89 | | 1,630 09 | | |
| 55 | New Westminster Southern | 2 35 | 11,404 67 | 1,034 25 | | 12,438 92 | 88 38 | 2,364 14 | | |
| 56 | North Shore Railway Co | | 949 65 | | | 949 65 | | 90 57 | | |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | 3,692 85 | | | 3,692 85 | | 586 65 | | |
| 58 | Orford Mountain | 700 30 | 13,415 66 | | | 13,415 66 | | 919 46 | | |
| 59 | Ottawa & New York | | 44,998 35 | 919 63 | 50 00 | 45,867 98 | 2,295 89 | 8,777 54 | | |
| 60 | Père Maquette | 40 29 | 115,760 60 | 158,207 04 | 377 96 | 273,589 68 | 4,604 26 | 109,094 02 | 81 71 | |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | | | | | | | | |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co | | 2,808 04 | | | 2,808 04 | 64 47 | 488 62 | | |
| 63 | Quebec Central | 42 05 | 162,970 06 | | | 162,970 06 | 7,508 59 | 32,285 48 | 15,000 00 | |
| 64 | Québec & lac Saint-Jean | 2 30 | 118,835 18 | | 419 14 | 118,416 04 | 3,027 93 | 62,095 67 | | |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 27 34 | 5,868 02 | 224 42 | | 6,092 44 | 528 00 | 2,125 16 | | |
| 66 | Québec, Montréal & Sud | 48 40 | 72,116 76 | 295 00 | 7,193 81 | 65,217 95 | 4,840 55 | 15,478 24 | | |
| 67 | Red Mountain | 0 91 | 16,612 15 | | | 16,612 15 | 176 68 | 1,292 58 | | |
| 68 | Rutland & Noyau | | 1,358 78 | | | 1,358 78 | 91 19 | 519 66 | 75 84 | |
| 69 | Salisbury & Albert | | 13,510 21 | | | 13,510 21 | 338 75 | 1,747 91 | | |
| 70 | Schomberg & Aurora | 5,409 68 | 8,377 27 | | | 8,377 27 | | 245 48 | | |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | 22,314 45 | 53 59 | | 22,368 04 | 567 47 | 39 49 | | |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | 42,051 04 | | | 42,051 04 | | | | |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | 45,333 60 | 23,182 88 | | 68,516 48 | 7,731 84 | 11,000 02 | | |
| 74 | Saint-Martins | 3,177 63 | 6,150 32 | | | 6,150 32 | | 766 57 | | |
| 75 | Sydney & Louisburg | 1,523 41 | 58,885 74 | | | 58,885 74 | 1,200 00 | 39,137 32 | | |
| 76 | Spokane & Colombie Britannique | | 2,508 26 | | | 2,508 26 | 36 84 | 512 94 | | |
| 77 | Témiscouata | | 51,936 41 | | | 51,936 41 | 2,441 05 | 8,216 25 | | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ENTRETIEN DES VOIES ET STRUCTURES—*Suite.* | | | | | ENTRETIEN DU MATÉRIEL. | | | |
| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Entretien de voies communes, parcs, etc. DT. | Entretien de voies communes, parcs, etc. AV. | Total de l'entretien des voies et des structures. | Surintendance. | Locomotives à vapeur—Réparations. | Locomotives à vapeur—Réfections. | Locomotives électriques—Réparations. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario.. | 134 77 | 337,001 74 | ..... | ..... | 337,001 74 | 10,608 04 | 59,749 11 | ..... | ..... |
| 79 | Mille-Iles ..... | 50 00 | 5,270 91 | ..... | ..... | 5,270 91 | 14 45 | 2,261 11 | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo..... | ..... | 131,447 03 | 2,320 00 | 10,773 99 | 122,993 04 | 4,748 41 | 46,052 35 | ..... | ..... |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern..... | 16 57 | 265,739 38 | ..... | ..... | 265,739 38 | 2,937 17 | 37,515 86 | ..... | ..... |
| 82 | Victoria Terminal Rly. & Ferry Co. | ..... | 539 53 | ..... | ..... | 539 53 | 12 85 | 89 48 | ..... | ..... |
| 83 | Victoria & Sydney B. C..... | ..... | 7,236 59 | ..... | ..... | 7,236 59 | 170 60 | 1,220 92 | ..... | ..... |
| 84 | Wabash en Canada..... | ..... | 3,254 50 | 208,888 62 | 9,375 02 | 202,768 10 | 8,844 33 | 180,702 91 | ..... | ..... |
| 85 | Wellington Collery Co..... | ..... | 9,893 01 | ..... | ..... | 9,893 01 | ..... | 8,263 34 | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton ..... | ..... | 1,455 00 | ..... | ..... | 1,455 00 | ..... | 16 00 | ..... | ..... |
| | Total définitif..... | 19,439 05 | 26,815,261 91 | 713,520 37 | 493,179 42 | 27,035,603 46 | 565,442 79 | 10,876,301 12 | 585,978 33 | ..... |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1910.—*Suite.*

| Numéro | 41 | 42 | 43 | 45 | 46 | 48 | 49 | 51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.* | | | | | | |
| | | Wagons voyageurs—Réparations. | Wagons voyageurs—Réfections. | Wagons-marchandises—Réparations. | Wagons-marchandises—Réfections. | Matériel-travaux—Réparations. | Matériel-travaux—Réfections. | Matériel-maritime—Réparations. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 5,829 79 | | 3,301 25 | | 150 23 | | |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 1,613 74 | | 17,680 76 | | 3,754 22 | | |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 4,133 86 | | 328 07 | | | | |
| 4 | Ottawa, Quebec & Western | 1,558 91 | | | | 332 95 | | |
| 5 | Bay of Quinté | 2,947 88 | | 5,121 81 | | | | |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | | | 203 20 | 2 20 | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 1,770 07 | | 1,917 63 | | 528 94 | | |
| 9 | British Yukon | 2,562 05 | | 2,016 40 | | 1,948 03 | | |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 961 46 | | 672 49 | | | | |
| 11 | Canada Southern | 75,184 71 | | 376,622 19 | 18,795 69 | 8,043 73 | 1,176 00 | 12,380 12 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial) | 266,105 36 | 66,666 60 | 496,127 91 | 100,000 08 | 25,929 66 | 20,155 00 | 11,172 97 |
| 13 | Chemin de fer de l'Etat (Ile-du-Prince-Edouard) | 13,147 36 | 5,423 21 | 10,013 61 | 3,737 26 | 666 00 | 954 43 | |
| 14 | Canadian Northern | 214,236 65 | 100 80 | 471,729 94 | | 22.809 48 | | |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 18,320 15 | | 15,767 01 | | 3,139 27 | | |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 23,401 41 | | 26,872 18 | | 1,350 51 | | |
| 17 | Canadien Pacifique | 1,905,714 67 | 138,633 63 | 3,174,744 90 | 848,140 43 | 541,791 33 | 116,717 28 | 7,011 64 |
| 18 | Cape Breton | 634 00 | | 11 27 | | | | |
| 19 | Caraquet | 225 00 | | 500 00 | | | | |
| 20 | Carillon & Grenville | 150 00 | | | | | | |
| 21 | Central Ontario | 1,916 06 | | 6,546 06 | | | | |
| 22 | Crowsnest Southern | 1,136 14 | | 11,659 44 | | 646 83 | | |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | | | 1,922 08 | | | | |
| 24 | Dominion Atlantic | 13,238 77 | | 14,847 11 | | 67 74 | | |
| 25 | Elgin & Havelock | 63 34 | | 48 08 | | | | |
| 26 | Eastern British Columbia | 40 73 | | 1,605 64 | | 1,559 59 | | |
| 27 | Grand Trunk | 740,263 12 | | 1,919,633 04 | | 55.798 04 | | 101,234 93 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 16,438 03 | | 65,586 60 | | 5,947 92 | | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| | 41 | 42 | 43 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.* | | | | | | |
| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Wagons-voyageurs—Réparations. | Wagons-voyageurs.—Réfections. | Wagons-marchandises—Réparations. | Wagons-marchandises—Réfections. | Matériel travaux—Réparations. | Matériel-travaux—Réfections. | Matériel-maritime—Réparations. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 29 | Halifax and Southwestern | 12,811 51 | | 8,255 51 | | 276 37 | | |
| 30 | Hereford | 2,058 69 | | 5,596 87 | 35 64 | 126 32 | 0 60 | |
| 31 | Inverness Railway & Coal Company | 936 09 | | 7,735 84 | | | | |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 223 06 | | 518 85 | | 115 80 | | |
| 33 | Kaslo & Slocan | 168 35 | | 1,155 92 | | 546 96 | | |
| 34 | Kent Northern | | | | | | | |
| 35 | Kettle River Valley | 33 97 | | 223 52 | | | | |
| 36 | Kingston & Pembroke | 3,378 98 | | 2,751 05 | | 2 41 | | |
| 37 | Klondike Mines | 62 90 | | 425 84 | | | | |
| 38 | Liverpool & Milton | 137 75 | | 300 00 | | | | |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 256 92 | | 683 71 | | | | |
| 40 | London & Port Stanley | 2,485 40 | 15 23 | 3,125 39 | 88 36 | 35 81 | 3 81 | |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 88 66 | | 5,281 16 | | 47 84 | | |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | 237 68 | | | | 164 52 | | |
| 43 | Massawippi Valley | 4,350 50 | | 8,789 45 | | 179 53 | | |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 1,124 04 | | 2,364 30 | | 656 63 | | |
| 45 | Montreal & Atlantic | 1,019 89 | 9,613 89 | 9,387 25 | 23,901 34 | 22 34 | 2,441 67 | |
| 46 | Montreal & Province Line | 48 05 | | 152 46 | | | | |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 101 58 | | 174 09 | | | | |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | | | 9,787 84 | | | | |
| 49 | Moncton & Buctouche | 275 10 | | 871 07 | | | | |
| 50 | Napierville Junction | 614 82 | | 3,900 54 | | 33 60 | | |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 1,182 32 | | 1,099 22 | | 403 17 | | |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | 1,153 67 | | 2,161 81 | | | | |
| 53 | Nouveau-Brunswick & Ile-du-Prince-Edouard | 364 60 | | 1,147 73 | | | | |
| 54 | New Brunswick Southern | 1,851 85 | | 475 83 | | 143 26 | | |
| 55 | New Westminster Southern | 226 35 | | 0 92 | | 153 85 | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 56 | North Shore Railway Co. | | | 30 03 | | | | |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | 120 90 | | 330 31 | | | | |
| 58 | Orford Mountain. | 1,730 17 | | 106 72 | 311 94 | | | |
| 59 | Ottawa & New York | 2,469 20 | | 2,423 74 | | Cr. 52 53 | | |
| 60 | Père Marquette | 10,419 06 | 63 85 | 184,063 27 | 5,335 38 | 687 63 | 73 26 | 2,403 31 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | | | | | | |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | 270 54 | | 687 08 | 5 10 | 123 60 | | |
| 63 | Quebec Central | 9,442 76 | 9,000 00 | 35,148 79 | | | | |
| 64 | Quebec & Lac Saint-Jean | 21,662 61 | | 24,304 98 | | 859 39 | | |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 364 05 | | 1,400 00 | | 46 72 | 6 54 | |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 9,395 61 | | 17,783 36 | 1,086 39 | 1,918 40 | | |
| 67 | Red Mountain | 39 70 | | | | 102 35 | | |
| 68 | Rutland & Noyan | 340 20 | | 366 93 | 122 31 | | | |
| 69 | Salisbury & Albert | 514 59 | | 1,298 27 | | | | |
| 70 | Schomberg & Aurora | | | 504 86 | | | | |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 379 56 | | 1,154 53 | | 90 78 | | |
| 72 | Tunnel St-Clair | | | | | | | |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 794 20 | | 13,224 20 | | 27 52 | | |
| 74 | St. Martins | | | 258 50 | | | | |
| 75 | Sydney & Louisburg | 2,558 20 | | 37,395 63 | | | | 2,875 84 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 41 61 | | 184 70 | | | | |
| 77 | Temiscouata | 2,947 48 | | 6,453 75 | | 120 99 | | |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 26,537 77 | | 22,818 21 | | 11,570 21 | | |
| 79 | Thousand Islands | 598 98 | | 4 50 | | | | |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 10,627 78 | | 15,696 64 | | 929 99 | | |
| 81 | Vancouver, Victoria &Eastern | 7,624 20 | | 10,963 31 | | 4,591 45 | | 615 34 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | 33 12 | | | | | | |
| 83 | Victoria & Sidney, B.-C. | | | 449 16 | | | | |
| 84 | Wabash en Canada | 30,849 20 | | 136,913 30 | | | | |
| 85 | Wellington Colliery Co. | | | 27,994 20 | | | | |
| 86 | York &Carleton | | | | | | | |
| | Total | 3,486,546 88 | 229,517 21 | 7,243,600 61 | 1,001,559 92 | 698,592 58 | 141,530 79 | 137,694 15 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | ENTRETIEN DU | | | |
| | | Machines et outils d'ateliers. | Matériel de force électrique. | Blessures aux personnes. | Impressions et papeterie. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 718 69 | | | 35 08 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 225 02 | | | 98 31 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | 598 40 | | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | |
| 5 | Bay of Quinté | | | | |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | 0 83 | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 309 31 | | 77 95 | 29 49 |
| 9 | British Yukon | 838 45 | | 1 28 | 50 46 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 5 40 | | | |
| 11 | Canada Southern | 12,620 31 | | 944 88 | 2,224 29 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial) | 38,697 10 | | 452 56 | 11,162 80 |
| 13 | " " " (Ile-du-P.-E.) | 3,382 78 | | | 294 14 |
| 14 | Canadian Northern | 75,598 79 | | 5,401 81 | 3,285 77 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 2,467 45 | | 35 00 | 151 79 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 1,960 33 | | 0 90 | 241 68 |
| 17 | Canadien Pacifique | 379,395 33 | | 19,977 91 | 35,742 64 |
| 18 | Cape Breton | | | | |
| 19 | Caraquet | 250 50 | | | 47 50 |
| 20 | Carillon & Grenville | 50 00 | | | |
| 21 | Central Ontario | 40 14 | | | 23 77 |
| 22 | Crowsnest Southern | 475 08 | | 151 93 | 46 81 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | |
| 24 | Dominion Atlantic | 880 26 | | | 23 32 |
| 25 | Elgin & Havelock | | | | |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | 9 20 |
| 27 | Grand Tronc | 206,132 49 | | 10,427 27 | 11,328 81 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 10,026 26 | | 412 61 | 821 95 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 1,042 83 | | 22 34 | 58 51 |
| 30 | Hereford | 444 00 | | | 66 88 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 605 37 | | | 72 29 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 18 23 | | | |
| 33 | Kaslo & Slocan | 227 44 | | | |
| 34 | Kent Northern | | | | |
| 35 | Kettle River Valley | | | | |
| 36 | Kingston & Pembroke | 373 18 | | | 12 90 |
| 37 | Klondike Mines | 1 50 | | | |
| 38 | Liverpool & Milton | | | | |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 137 68 | | | |
| 40 | London & Port Stanley | 419 58 | | 62 20 | 35 61 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 27 95 | | | 81 51 |
| 42 | Maritime Coal Railway & Power Co | | | | |
| 43 | Massawippi Valley | 1 29 | | 12 00 | |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 190 92 | | 54 28 | 18 36 |
| 45 | Montreal & Atlantic | 3,666 75 | | | 354 96 |
| 46 | Montreal & Province Line | 43 52 | | 3 00 | 30 14 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | | | 7 44 | 75 32 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | |
| 49 | Moncton & Buctouche | | | | |
| 50 | Napierville Junction | 5 00 | | | 0 30 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 249 50 | | 59 79 | 23 43 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 1,570 00 | | | |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | | | 15 00 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 67 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MATÉRIEL—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Entretien de matériel commun aux points terminaux—Dt. | Matériel d'emprunt—Dt. | Entretien de matériel commun aux points terminaux—Av. | Matériel prêté—Av. | Total, entretien de matériel. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 2,417 44 | 23,665 57 | 1,893 07 | 11,950 01 | ..... | ..... | 37,508 65 | 1 |
| 27 67 | 41,712 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | 41,712 18 | 2 |
| 640 14 | 12,479 35 | ..... | 4,173 75 | ..... | ..... | 16,653 10 | 3 |
| 3 00 | 2,634 84 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,634 84 | 4 |
| 28 19 | 20,293 17 | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,293 17 | 5 |
| ..... | 316 40 | ..... | ..... | ..... | ..... | 316 40 | 6 |
| ..... | 432 07 | ..... | ..... | ..... | ..... | 432 07 | 7 |
| 16 73 | 8,614 60 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,614 60 | 8 |
| ..... | 14,048 80 | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,048 80 | 9 |
| ..... | 2,855 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,855 47 | 10 |
| 3 00 | 1,002,261 41 | 5,031 21 | ..... | ..... | ..... | 1,007,292 62 | 11 |
| 30,185 35 | 1,864,066 66 | 3,645 24 | ..... | ..... | ..... | 1,867,711 90 | 12 |
| 7,133 56 | 79,120 03 | ..... | ..... | ..... | ..... | 79,120 03 | 13 |
| Cr. 30 70 | 1,761,619 43 | 1,778 65 | ..... | 1,756 39 | ..... | 1,761,641 69 | 14 |
| 3,569 98 | 73,568 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | 73,568 20 | 15 |
| 1,440 61 | 110,697 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | 110,697 11 | 16 |
| 81 69 | 12,563,155 35 | 4,832 79 | ..... | 494 28 | ..... | 12,567,493 86 | 17 |
| 3 84 | 1,068 09 | ..... | 28 45 | ..... | ..... | 1,096 54 | 18 |
| ..... | 7,422 78 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,422 78 | 19 |
| 253 00 | 1,033 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,033 00 | 20 |
| 30 00 | 16,610 27 | ..... | 244 30 | ..... | ..... | 16,854 57 | 21 |
| 25 79 | 23,276 95 | ..... | ..... | ..... | ..... | 23,276 95 | 22 |
| ..... | 3,365 30 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,365 30 | 23 |
| 662 63 | 61,529 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | 61,529 12 | 24 |
| 3 62 | 371 96 | ..... | ..... | ..... | ..... | 371 96 | 25 |
| ..... | 5,407 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,407 00 | 26 |
| Cr. 394 38 | 6,095,589 83 | 949 15 | ..... | 111,141 85 | ..... | 5,985,397 13 | 27 |
| Cr. 6 43 | 253,437 19 | ..... | ..... | 147 39 | ..... | 253,289 80 | 28 |
| 39 66 | 47,613 66 | 300 00 | ..... | ..... | ..... | 47,913 66 | 29 |
| ..... | 16,166 70 | ..... | ..... | 39 43 | ..... | 16,127 27 | 30 |
| ..... | 21,587 84 | ..... | 1,685 24 | ..... | 428 04 | 22,845 04 | 31 |
| ..... | 3,255 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,255 11 | 32 |
| 12 90 | 5,072 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,072 33 | 33 |
| ..... | 250 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 250 00 | 34 |
| 2 00 | 901 56 | ..... | ..... | ..... | ..... | 901 56 | 35 |
| 4,695 42 | 24,084 55 | ..... | ..... | ..... | ..... | 24,084 55 | 36 |
| 30 19 | 4,564 74 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,564 74 | 37 |
| ..... | 875 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | 875 75 | 38 |
| 120 16 | 4,540 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,540 64 | 39 |
| 8 12 | 17,139 32 | ..... | ..... | ..... | ..... | 17,139 32 | 40 |
| 1 81 | 8,564 59 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,564 59 | 41 |
| 7 75 | 6,131 46 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,131 46 | 42 |
| ..... | 20,468 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | 20,468 20 | 43 |
| 38 98 | 8,612 36 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,612 36 | 44 |
| ..... | 132,954 90 | ..... | ..... | ..... | ..... | 132,954 90 | 45 |
| ..... | 1,002 41 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,002 41 | 46 |
| ..... | 889 54 | ..... | ..... | ..... | ..... | 889 54 | 47 |
| ..... | 14,381 98 | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,381 98 | 48 |
| ..... | 1,813 52 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,813 52 | 49 |
| ..... | 6,697 91 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,697 91 | 50 |
| 13 11 | 7,698 03 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,698 03 | 51 |
| ..... | 15,919 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,919 75 | 52 |
| ..... | 3,447 55 | ..... | 1,442 78 | ..... | ..... | 4,890 33 | 53 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | ENTRETIEN DU | | | |
| | | | Machines et outils d'ateliers. | Matériel de force motrice. | Blessures aux personnes. | Impressions et papeterie. |
| | | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 54 | New Brunswick Southern | | 11 02 | ..... | ..... | ..... |
| 55 | New Westminster Southern | | 63 89 | ..... | 19 23 | 5 37 |
| 56 | North Shore Railway Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | | 1,052 38 | ..... | 38 15 | 35 17 |
| 60 | Père Marquette | | 4,443 26 | ..... | 652 08 | 378 97 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | | 18 47 | ..... | ..... | 1 99 |
| 63 | Québec Central | | 4,383 17 | 1,133 18 | 1,155 00 | 162 33 |
| 64 | Québec & Lac St-Jean | | 3,449 31 | ..... | 88 05 | 111 44 |
| 65 | Québec Railway, Light & Power Co. | | 138 47 | ..... | ..... | 18 86 |
| 66 | Québec, Montréal & Sud | | 1,230 49 | ..... | ..... | 369 28 |
| 67 | Red Mountain | | 94 65 | ..... | 27 73 | 9 11 |
| 68 | Rutland & Noyan | | 70 67 | ..... | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Albert | | 233 94 | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | | 3 61 | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | 310 21 | ..... | 3 00 | 30 14 |
| 72 | Tunnel St. Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | ..... | ..... | 0 76 | 1,273 40 |
| 74 | St. Martins | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 77 | Témiscouata | | ..... | ..... | ..... | 48 37 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | | 4,655 12 | 1,064 64 | 87 50 | 875 07 |
| 79 | Thousand Islands | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 4,057 02 | 20 70 | 384 60 | 418 68 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 1,278 78 | ..... | 558 73 | 123 21 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 84 | Wabash en Canada | | 8,474 99 | ..... | 1 77 | 872 36 |
| 85 | Wellington Colliery Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total final | | 777,666 28 | 2,218 52 | 41,122 58 | 71,196 77 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910.—*Suite.*

| 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 67 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MATÉRIEL—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Entretien de matériel commun aux points terminaux. Dt. | Matériel d'emprunt. Dt. | Entretien de matériel commun aux points terminaux. Av. | Matériel prêté. Av. | Total entretien de matériel. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 101 41 | 4,213 46 | ..... | 6,064 95 | ..... | ..... | 10,278 41 | 54 |
| 3 33 | 2,925 46 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,925 46 | 55 |
| ..... | 120 60 | ..... | ..... | ..... | ..... | 120 60 | 56 |
| ..... | 1,037 86 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,037 86 | 57 |
| ..... | 3,068 29 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,068 29 | 58 |
| 12 19 | 17,051 73 | 99 72 | ..... | ..... | ..... | 17,151 45 | 59 |
| 85 83 | 322,385 89 | 456 74 | ..... | ..... | ..... | 322,842 63 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | 1,659 87 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,659 87 | 62 |
| 7,230 83 | 122,450 13 | ..... | 38,266 78 | ..... | 27,192 29 | 133,524 62 | 63 |
| 2,936 97 | 118,536 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | 118,536 35 | 64 |
| 91 04 | 4,718 84 | ..... | 612 47 | ..... | 183 70 | 5,147 61 | 65 |
| 35 80 | 52,138 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | 52,138 12 | 66 |
| 5 15 | 1,747 95 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,747 95 | 67 |
| 65 96 | 1,652 76 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,652 76 | 68 |
| ..... | 4,133 46 | ..... | 1,039 54 | ..... | ..... | 5,173 00 | 69 |
| ..... | 753 95 | ..... | ..... | ..... | ..... | 753 95 | 70 |
| ..... | 2,575 18 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,575 18 | 71 |
| ..... | 13,386 34 | ..... | ..... | ..... | ..... | 13,386 34 | 72 |
| ..... | 34,051 94 | ..... | ..... | ..... | ..... | 34,051 94 | 73 |
| ..... | 1,025 07 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,025 07 | 74 |
| 1,006 60 | 84,173 59 | ..... | 3,264 25 | ..... | ..... | 87,437 84 | 75 |
| ..... | 776 09 | ..... | ..... | ..... | ..... | 776 09 | 76 |
| 6,766 87 | 26,994 76 | ..... | ..... | ..... | ..... | 26,994 76 | 77 |
| 2,780 56 | 140,746 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | 140,746 23 | 78 |
| 25 05 | 2,904 09 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,904 09 | 79 |
| 9,617 36 | 92,553 53 | ..... | ..... | 6,068 06 | ..... | 86,485 47 | 80 |
| 68 88 | 66,276 93 | ..... | ..... | ..... | ..... | 66,276 93 | 81 |
| ..... | 135 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | 135 45 | 82 |
| ..... | 1,840 68 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,840 68 | 83 |
| 11,355 63 | 378,014 49 | 96,274 72 | ..... | 39 24 | ..... | 474,249 97 | 84 |
| ..... | 36,257 54 | ..... | ..... | ..... | ..... | 36,257 54 | 85 |
| ..... | 16 00 | ..... | 149 00 | ..... | ..... | 165 00 | 86 |
| 93,254 29 | 25,965,609 16 | 115,261 29 | 68,921 52 | 119,686 64 | 27,804 03 | 26,002,301 30 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 68 | 69 | 70 | 71 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Dépenses | | |
| | | | Surintendance. | Agences de l'extérieur. | Publicité. |
| | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | | ..... | ..... | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | | 1,625 58 | ..... | 86 20 |
| 3 | Atlantic & Lake Superior | | ..... | ..... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | ..... | ..... | ..... |
| 5 | Bay of Quinté | | 2,671 24 | ..... | 274 34 |
| 6 | Bedlington & Nelson | | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | | 485 07 | 1,226 58 | 686 88 |
| 9 | British Yukon | | 2,028 05 | 2,814 48 | 1,542 84 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | | ..... | ..... | 92 01 |
| 11 | Canada Southern | | 50,781 49 | 43,366 90 | 22,107 59 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | | 55,381 49 | 63,635 04 | 34,358 67 |
| 13 | " " Ile-du.P.E. | | 32 50 | 75 00 | 1,028 55 |
| 14 | Canadian Northern | | 49,223 89 | 57,158 77 | 30,265 35 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | | 6,414 87 | 836 03 | 4,213 69 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | | 6,091 14 | 2,328 86 | 4,220 95 |
| 17 | Canadien Pacifique | | 407,841 51 | 1,230,377 73 | 500,683 54 |
| 18 | Cape Breton | | 370 00 | ..... | 55 00 |
| 19 | Caraquet | | 720 00 | ..... | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | | 1,500 00 | 186 30 | 153 69 |
| 22 | Crowsnest Southern | | 874 33 | 2,254 02 | 724 61 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | | 6,760 76 | 9,224 12 | 14,300 00 |
| 25 | Elgin & Havelock | | ..... | ..... | ..... |
| 26 | Eastern British Columbia | | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Grand Tronc | | 170,566 40 | 447,853 08 | 138,924 19 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | | 15,036 01 | 29,388 29 | 11,355 24 |
| 29 | Halifax & Southwestern | | 3,803 63 | 1,319 44 | 3,909 59 |
| 30 | Hereford | | 583 83 | 193 82 | 259 38 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | | 45 00 | ..... | 186 92 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | 3 18 | ..... | ..... |
| 33 | Kaslo & Slocan | | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | | ..... | ..... | 50 00 |
| 35 | Kettle River Valley | | 53 51 | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | | 1,110 65 | ..... | 222 59 |
| 37 | Klondike Mines | | ..... | ..... | 415 00 |
| 38 | Liverpool & Milton | | ..... | ..... | ..... |
| 39 | Lotbinière & Megantic | | ..... | ..... | ..... |
| 40 | London & Port Stanley | | 1,731 10 | 1,750 06 | 849 28 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | | 239 28 | ..... | ..... |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | | ..... | ..... | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | | 862 17 | 284 90 | ..... |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba & Great Northern) | | 376 67 | 980 11 | 251 83 |
| 45 | Montreal & Atlantic | | 4 55 | ..... | ..... |
| 46 | Montreal & Province Line | | 406 18 | 616 59 | 218 98 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | | 986 24 | 2,375 62 | 384 76 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | | ..... | ..... | ..... |
| 49 | Moncton & Buctouche | | ..... | ..... | ..... |
| 50 | Napierville Junction | | 310 68 | 25 16 | 11 30 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | 387 29 | 985 16 | 575 33 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | | ..... | ..... | ..... |
| 53 | Nouveau Brunswick & Ile-Prince-Edward | | ..... | ..... | ..... |

pour l'année finissant le 30 juin 1910—*Suite.*

| 72 | 73 | 74 | 75 | 77 | 79 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DU TRAFIC. | | | | | | |
| Associations de trafic. | Marchandises, grande vitesse. | Agences industrielles et d'immigration. | Impressions et papeterie. | Autres dépenses. | Total des dépenses du trafic. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 70 05 | ..... | ..... | 361 62 | ..... | 2,143 45 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |
| ..... | ..... | ..... | 296 67 | 137 67 | 3,379 92 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 21 70 | ..... | 214 21 | 245 70 | 5 64 | 2,885 78 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 106 49 | ..... | 6,491 86 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | 189 91 | 10 00 | 291 92 | 10 |
| 2,791 12 | 92,289 27 | 1,626 96 | 25,691 41 | 0 71 | 238,655 45 | 11 |
| 2,331 33 | ..... | ..... | 27,085 96 | 15 37 | 182,807 86 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | 32 00 | ..... | 1,168 05 | 13 |
| 1,122 13 | ..... | 1,564 03 | 14,058 13 | 119 72 | 153,512 02 | 14 |
| 261 66 | ..... | ..... | 829 65 | ..... | 12,555 90 | 15 |
| 174 01 | ..... | ..... | 2,434 49 | 3 83 | 15,253 28 | 16 |
| 35,293 83 | 48,919 76 | 31,798 03 | 176,879 34 | 4,857 52 | 2,436,651 26 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 425 00 | 18 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 119 36 | 839 36 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 84 05 | ..... | ..... | 161 44 | ..... | 2,085 48 | 21 |
| 57 35 | ..... | 312 07 | 490 39 | 9 53 | 4,722 30 | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | ..... | ..... | 2,271 23 | 72 97 | 32,629 08 | 24 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 32,016 62 | 49,926 70 | ..... | 69,282 05 | 148 22 | 908,717 26 | 27 |
| 2,570 78 | 1,858 58 | ..... | 5,878 64 | 10 54 | 66,098 08 | 28 |
| 198 65 | ..... | ..... | 597 55 | ..... | 9,828 86 | 29 |
| 24 99 | 32 30 | 18 25 | 182 15 | 0 28 | 1,295 00 | 30 |
| ..... | ..... | ..... | 36 14 | ..... | 268 06 | 31 |
| 70 49 | ..... | ..... | 28 00 | ..... | 101 67 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 50 00 | 100 00 | 34 |
| ..... | ..... | ..... | 57 35 | ..... | 110 86 | 35 |
| 73 80 | ..... | ..... | 148 42 | ..... | 1,555 46 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | 55 00 | ..... | 470 00 | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39 |
| 145 56 | 392 44 | ..... | 664 26 | 0 99 | 5,533 69 | 40 |
| ..... | ..... | ..... | 26 38 | 2 50 | 268 16 | 41 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 42 |
| ..... | ..... | ..... | 306 22 | ..... | 1,453 29 | 43 |
| 24 00 | ..... | 124 11 | 208 50 | 3 93 | 1,969 15 | 44 |
| 12 36 | 9,304 63 | ..... | ..... | ..... | 9,321 54 | 45 |
| 16 00 | ..... | ..... | 234 34 | ..... | 1,492 09 | 46 |
| 42 29 | 1,740 15 | ..... | 586 35 | ..... | 6,115 41 | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| 7 87 | ..... | ..... | 63 68 | ..... | 418 69 | 50 |
| 16 84 | ..... | 171 44 | 200 65 | 5 41 | 2,342 12 | 51 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 68 | 69 | 70 | 71 |
|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | DÉPENSES | | |
| | | Surintendance. | Agences de l'extérieur. | Publicité. |
| | | $ c. | c. | $ c. |
| 54 | New Brunswick Southern | ..... | ..... | 212 96 |
| 55 | New Westminster Southern | 109 95 | 280 02 | 7 93 |
| 56 | North Shore Railway Co. | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | 3,981 20 | 395 42 | 449 13 |
| 60 | Père Marquette | 19,987 43 | 19,416 13 | 3,488 21 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | 93 20 | 43 | 47 36 |
| 63 | Quebec Central | 7,353 10 | 9,066 70 | 4,479 43 |
| 64 | Québec & Lac St-Jean | 5,393 41 | 1,334 64 | 4,455 71 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 317 15 | 196 28 | 531 99 |
| 66 | Québec, Montréal & Sud | 2,855 61 | 434 05 | 116 55 |
| 67 | Red Mountain | 113 42 | 266 99 | 17 |
| 68 | Rutland & Noyan | 127 78 | 94 45 | 43 71 |
| 69 | Salisbury & Albert | ..... | ..... | 55 99 |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 394 61 | 692 84 | 225 42 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 1,177 84 | 2,563 85 | 838 33 |
| 74 | St. Martins | ..... | ..... | 213 30 |
| 75 | Sydney & Louisburg | ..... | ..... | 181 90 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 25 19 | ..... | ..... |
| 77 | Témiscouata | 1,989 71 | ..... | 903 58 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 9,246 63 | 54 56 | 3,765 59 |
| 79 | Thousand Islands | 249 26 | ..... | 69 35 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 9,000 73 | 1,363 43 | 1,586 22 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 2,237 34 | 5,762 18 | 2,508 56 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | 65 76 | ..... | 3 86 |
| 83 | Victoria & Sidney, B. C. | 875 99 | ..... | 54 39 |
| 84 | Wabash en Canada | 18,231 06 | 39,522 20 | 7,744 87 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... |
| | Totaux définitifs | 873,134 66 | 1,980,700 23 | 804,392 81 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 72 | 73 | 74 | 75 | 77 | 79 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DU TRAFIC. | | | | | | |
| Associations du trafic. | Marchandises, grande vitesse. | Agences industrielles et d'immigration. | Impressions et papeterie. | Autres dépenses. | Total des dépenses du trafic. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 212 96 | 54 |
| 8 88 | ..... | 31 66 | 63 63 | 1 76 | 503 83 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 57 |
| 70 51 | ..... | ..... | 157 95 | ..... | 228 46 | 58 |
| 71 69 | 23 63 | 1 36 | 1,534 11 | ..... | 6,456 54 | 59 |
| 1,696 18 | 7,527 88 | ..... | 7,093 79 | 10 21 | 59,219 83 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | ..... | 3 34 | 28 51 | ..... | 172 84 | 62 |
| 1,525 04 | ..... | ..... | 1,623 91 | 106 44 | 24,154 62 | 63 |
| 102 20 | ..... | 24 00 | 1,202 57 | ..... | 12,512 53 | 64 |
| 24 99 | ..... | ..... | 23 11 | 307 86 | 1,401 38 | 65 |
| 70 92 | ..... | 20 00 | 986 41 | 6 43 | 4,489 97 | 66 |
| 8 91 | ..... | 44 56 | 62 36 | 1 87 | 498 28 | 67 |
| 5 47 | 68 75 | 67 | 36 85 | 3 44 | 381 12 | 68 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 55 99 | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 |
| 16 82 | 536 92 | ..... | 235 34 | ..... | 2,101 95 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 51 51 | 123 73 | 148 94 | 45 77 | 4,949 97 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 181 76 | 395 06 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 181 90 | 75 |
| ..... | ..... | ..... | 41 48 | ..... | 66 67 | 76 |
| 105 34 | ..... | ..... | 360 10 | ..... | 3,358 73 | 77 |
| 41 00 | ..... | ..... | 1,098 95 | 24 72 | 14,231 45 | 78 |
| ..... | ..... | ..... | 33 83 | 2 00 | 354 44 | 79 |
| 444 22 | 965 80 | ..... | 1,130 04 | ..... | 14,490 44 | 80 |
| 125 72 | ..... | 876 54 | 1,209 68 | 24 52 | 12,744 54 | 81 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 62 | 82 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 930 38 | 83 |
| 1,928 62 | 11,017 37 | ..... | 9,611 94 | ..... | 88,056 06 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 83,673 99 | 224,655 69 | 36,954 96 | 356,373 61 | 6,290 97 | 4,366,176 92 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 81 Nom du chemin de fer. | 82 Gestion des Surintendance. | 83 Gestion des Mouvement des trains. | 84 Gestion des Employés de gares. | 85 Gestion des Associations de pesage et de service des wagons. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 2,105 66 | 1,383 00 | 13,503 80 | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 5,827 56 | 697 50 | 5,210 78 | 253 71 |
| 3 | Atlantique & Lac Supérieur | 477 35 | ..... | 5,197 00 | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | 2,084 26 | ..... |
| 5 | Bay of Quinté | 1,731 74 | 649 05 | 8,898 92 | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | 22 17 | 17 79 | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | 570 63 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 1,272 78 | 559 20 | 7,727 13 | 45 06 |
| 9 | British Yukon | 2,324 77 | 1,807 19 | 13,688 15 | ..... |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | ..... | ..... | 2,587 79 | ..... |
| 11 | Canadian Southern | 53,718 17 | 14,165 61 | 191,079 93 | 666 50 |
| 12 | Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial) | 80,813 08 | 139,077 76 | 623,923 64 | 1,601 92 |
| 13 | Chemins de fer de l'Etat (Ile-du-Prince-Edouard) | 6,351 32 | 2,575 87 | 45,165 18 | ..... |
| 14 | Canadian Northern | 114,029 51 | 50,870 47 | 648,963 87 | 5,888 13 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 9,524 34 | 2,417 49 | 22,420 98 | 135 77 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 11,148 01 | 3,718 29 | 61,042 78 | 234 95 |
| 17 | Canadien Pacifique | 702,420 22 | 423,245 89 | 3,933,486 03 | 12,918 74 |
| 18 | Cape Breton | 390 00 | ..... | 930 00 | ..... |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | 2.618 00 | 2,042 35 |
| 20 | Carillon & Grenville | 560 00 | ..... | 200 00 | ..... |
| 21 | Central Ontario | 1,200 00 | 870 95 | 11,532 76 | 114 04 |
| 22 | Crowsnest Southern | 2,335 84 | 868 33 | 5,818 38 | 499 18 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | 1,200 00 | 1,024 60 | 3,809 17 | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 4,073 03 | 2,101 84 | 43,443 41 | ..... |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | 408 00 | ..... |
| 26 | Eastern British Columbia | 3,318 56 | ..... | 1,303 26 | 54 79 |
| 27 | Grand Tronc | 178,603 55 | 82,640 64 | 1,897,338 59 | 8,823 65 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 24,834 40 | 9,965 86 | 165,497 29 | 747 48 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 7,589 97 | 1,315 56 | 14,484 81 | ..... |
| 30 | Hereford | 724 04 | 325 32 | 5,402 78 | ..... |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 180 00 | 420 00 | 5,128 05 | ..... |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 1,380 34 | ..... | 1,601 10 | ..... |
| 33 | Kalso & Slocan | 1,720 64 | ..... | 3,468 03 | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | 1,020 00 | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | 70 50 | ..... | 92 37 | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 1,455 67 | 1,152 89 | 12,387 61 | 76 75 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | 2,824 60 | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | Lotbinière & Megantic | ..... | ..... | 1,070 31 | ..... |
| 40 | London & Port Stanley | 1,061 39 | 851 09 | 11,970 58 | 111 56 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 2,228 79 | ..... | 55 | ..... |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | ..... | ..... | 1,320 00 | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | 225 00 | ..... | 18,272 62 | ..... |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 781 30 | 245 51 | 5,250 42 | 54 49 |
| 45 | Montréal & Atlantique | 6,926 73 | 5,686 45 | 43,838 53 | ..... |
| 46 | Montréal & Ligne Provinciale | 561 08 | 244 61 | 4,803 64 | 0 10 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 1,087 12 | 733 97 | 3,289 00 | 0 25 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | 1,920 00 | ..... | 2,087 70 | ..... |
| 49 | Moncton & Bouctouche | ..... | ..... | 1,203 51 | ..... |
| 50 | Napierville Junction | 28 49 | 198 40 | 2,326 25 | ..... |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 1,458 39 | 660 06 | 4,875 66 | 51 11 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | ..... | ..... | 2,454 49 | 6,141 00 |
| 53 | New Brunswick & Prince Edward Island | 100 00 | ..... | 1,083 00 | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | 33 68 | 17 20 | 1,252 70 | ..... |
| 55 | New Westminster Southern | 250 28 | 118 05 | 4 60 | 17 69 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Quais à houille et à minerai. | Fournitures et dépenses de stations. | Chefs de gares et leurs commis. | Conducteurs et serre-freins, serv. des gares. | Aiguilleurs et signaleurs, service des gares. | Fournitures et dépenses, parcs de gares. | Mécaniciens, parcs et gares. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 871 78 | ..... | 4,215 30 | ..... | ..... | 3,826 19 | 1 |
| 44,934 55 | 252 91 | 443 11 | 21,608 26 | 322 29 | 77 48 | ..... | 2 |
| ..... | 450 93 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 543 99 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |
| ..... | 1,864 88 | 164 50 | ..... | 151 15 | 15 57 | ..... | 5 |
| ..... | 13 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| ..... | 1,594 43 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8 |
| ..... | 963 82 | ..... | 596 27 | ..... | ..... | 523 31 | 9 |
| ..... | 294 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 |
| ..... | 15,919 22 | 50,104 80 | 121,311 92 | 14,774 45 | 2,440 04 | 73,662 27 | 11 |
| ..... | 85,444 89 | 33,123 08 | 121,697 51 | 13,480 13 | 19,935 32 | 115,591 23 | 12 |
| ..... | 5,592 47 | 1,968 02 | 1,935 91 | ..... | 27 39 | 4,348 12 | 13 |
| ..... | 46,998 74 | 34,216 26 | 135,636 30 | 2,545 44 | 1,586 86 | 90,729 80 | 14 |
| 4,006 61 | 2,866 27 | ..... | 5,869 49 | 20 00 | 22 10 | 4,489 65 | 15 |
| 2,003 26 | 8,121 30 | 450 00 | 11,377 07 | 1,082 45 | 509 35 | 10,374 85 | 16 |
| ..... | 348,611 00 | 157,839 65 | 866,655 02 | 66,946 42 | 19,008 30 | 620,301 88 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | 1,457 45 | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 645 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| ..... | 1,197 79 | ..... | 1,767 19 | ..... | ..... | 782 15 | 21 |
| ..... | 473 19 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | 5,183 80 | 1,827 97 | ..... | ..... | 2 20 | 6,696 01 | 24 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | 59 99 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 |
| Cr. 767 34 | 227,399 82 | 93,908 00 | 437,715 94 | 73,862 89 | 7,525 04 | 276,681 73 | 27 |
| ..... | 16,091 43 | 8,505 57 | 25,426 04 | 5,965 35 | 597 61 | 21,707 57 | 28 |
| ..... | 2,758 05 | ..... | 1,334 45 | ..... | 36 11 | 1,117 12 | 29 |
| ..... | 534 20 | ..... | 327 79 | 5 44 | 2 00 | 1,423 76 | 30 |
| ..... | 513 78 | ..... | 1,749 37 | ..... | ..... | 1,491 69 | 31 |
| ..... | 50 31 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32 |
| ..... | 387 51 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | 25 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | 30 30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| ..... | 1,100 98 | ..... | 1,263 26 | ..... | ..... | 1,316 96 | 36 |
| ..... | 341 06 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 391 50 | ..... | 38 |
| ..... | 74 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39 |
| ..... | 794 94 | 1,925 63 | 7,421 19 | 204 16 | 109 81 | 4,558 62 | 40 |
| ..... | 68 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41 |
| ..... | 18 25 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 42 |
| ..... | 1,098 68 | ..... | 1,804 57 | ..... | ..... | 1,801 62 | 43 |
| ..... | 919 77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44 |
| ..... | 6,587 52 | 1,536 15 | 5,982 42 | 236 47 | 66 80 | 4,005 63 | 45 |
| ..... | 930 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46 |
| ..... | 833 50 | 29 21 | 85 55 | ..... | ..... | ..... | 47 |
| ..... | 153 22 | ..... | 9,584 54 | 1,275 50 | ..... | 7,145 50 | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| ..... | 283 71 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50 |
| ..... | 436 71 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 51 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53 |
| ..... | 435 32 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54 |
| ..... | 21 37 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 55 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTIONS DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Surintendance. | Mouvement des trains. | Employés de gares. | Associations de pesage et de service des wagons. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 56 | North Shore Railway Co | 300 00 | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ..... | ..... | 900 00 | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | 3,754 29 | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | 2,094 03 | 873 28 | 11,004 77 | 60 00 |
| 60 | Père Marquette | 14,900 02 | 6,176 92 | 76,851 35 | 1,365 02 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | 173 62 | 83 77 | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | 6,113 05 | 4,844 66 | 59,141 04 | 508 61 |
| 64 | Québec & lac Saint-Jean | 9,401 87 | 3,622 68 | 26,380 99 | 158 03 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 314 54 | 694 85 | 4,181 73 | 127 64 |
| 66 | Québec, Montréal & Sud | 863 92 | 1,793 55 | 21,577 08 | ..... |
| 67 | Red Mountain | 387 56 | 156 37 | 3,494 13 | 46 60 |
| 68 | Rutland & Noyan | 145 96 | 44 38 | 600 00 | 1 15 |
| 69 | Salisbury & Albert | ..... | ..... | 1,282 00 | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 670 96 | 244 61 | 7,495 98 | 0 10 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | 6,468 16 | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 544 38 | 282 40 | 8,297 44 | 50 58 |
| 74 | Saint-Martin | ..... | ..... | 170 00 | 746 75 |
| 75 | Sydney & Louisburg | 1,800 00 | 4,705 00 | 12,313 90 | 6,412 62 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 57 56 | ..... | 80 83 | ..... |
| 77 | Témiscouata | 4,871 47 | 1,397 50 | 9,245 92 | 90 36 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 10,004 05 | 4,936 04 | 67,304 94 | 286 12 |
| 79 | Mille-Iles | 603 60 | ..... | 3,490 29 | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 13,089 82 | 6,706 25 | 71,291 15 | 263 75 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 7,069 85 | 3,335 01 | 33,113 34 | 1,230 13 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | 28 56 | ..... | 251 26 | 3 40 |
| 83 | Victoria & Sidney, C.-B | 383 40 | ..... | 3,380 65 | 45 42 |
| 84 | Wabash en Canada | 15,972 37 | ..... | 20,047 46 | 4,255 69 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total définitif | 1,327,856 06 | 796,991 87 | 8,315,042 55 | 56,701 82 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS. | | | | | | | |
| Quais à houille et à minerai. | Fournitures et dépenses de stations. | Chefs de gares et leurs commis. | Conducteurs et serre-frein, service des gares. | Aiguilleurs et signaleurs, service des gares. | Fournitures et dépenses parcs de gares. | Mécaniciens, parcs de gares. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 186 00 | ..... | 57 |
| ..... | 684 04 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 58 |
| ..... | 8,388 03 | 29 83 | 541 41 | 50 38 | 1 50 | 442 39 | 59 |
| ..... | 7,530 14 | 3,808 42 | 16,110 06 | 905 58 | 278 72 | 12,044 48 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 |
| ..... | 7,519 67 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 63 |
| ..... | 3,118 50 | ..... | 2,799 92 | ..... | 184 57 | 3,687 94 | 64 |
| ..... | 897 66 | 595 70 | 422 16 | 649 67 | ..... | 1,307 35 | 65 |
| ..... | 3,318 39 | ..... | 32 32 | 60 00 | ..... | 603 75 | 66 |
| ..... | 308 83 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | 132 83 | 75 93 | 122 40 | 954 72 | 12 94 | 98 67 | 68 |
| ..... | 22 22 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 |
| ..... | 1,250 24 | ..... | ..... | 384 00 | ..... | ..... | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 2,288 00 | 25 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74 |
| ..... | 296 16 | 4,303 72 | ..... | 737 46 | ..... | ..... | 75 |
| ..... | 35 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 76 |
| ..... | 1,053 37 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 77 |
| ..... | 12,437 63 | 2,327 53 | 14,008 77 | 3,675 38 | 1,219 40 | 9,865 99 | 78 |
| ..... | 672 15 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 79 |
| ..... | 6,009 70 | 4,528 75 | 19,053 85 | 1,432 05 | 42 41 | 14,070 19 | 80 |
| ..... | 4,866 27 | 855 72 | 4,409 01 | 79 85 | 11 78 | 3,319 77 | 81 |
| ..... | 29 68 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 82 |
| ..... | 389 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 83 |
| ..... | 2,069 78 | ..... | 2,407 62 | ..... | ..... | 1,899 74 | 84 |
| ..... | ..... | 3,212 45 | 3,212 46 | 3,212 46 | 3,212 46 | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 50,177 08 | 853,102 92 | 405,805 05 | 1,849,942 79 | 193,013 69 | 57,503 26 | 1,299,915 93 | |

TABLE 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Dépenses, remises à locomotives-gares. | Combustible pour locomotives des gares. | Eau pour locomotives des gares. | Huile, etc., pour locomotives des gares. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 601 98 | 4,564 32 | 505 86 | 171 93 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 3 | Atlantique & Lac Supérieur | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 5 | Bay of Quinté | 9 68 | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 9 | British Yukon | ..... | 598 80 | ..... | 17 63 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 11 | Canada Southern | 24,296 62 | 95,226 79 | 5,737 67 | 1,468 20 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 29,643 52 | 152,614 72 | 9,449 39 | 4,222 10 |
| 13 | " " —Ile-du-P.-E. | 1,000 96 | 3,442 81 | 75 00 | 145 06 |
| 14 | Canadian Northern | 21,624 65 | 137,350 61 | 7,509 91 | 3,633 96 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 679 06 | 7,326 06 | 7 60 | 167 52 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 3 29 | 22,398 32 | 321 72 | 257 08 |
| 17 | Canadien Pacifique | 231,675 62 | 744,963 45 | 39,246 02 | 13,350 62 |
| 18 | Cape Breton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | ..... | 1,307 16 | 65 62 | 103 23 |
| 22 | Crowsnest Southern | ..... | Cr. 0 75 | ..... | ..... |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 1,813 41 | 8,611 98 | 154 26 | 169 86 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Grand Tronc | 47,148 91 | 388,178 10 | 17,009 42 | 5,409 28 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 5,071 48 | 31,522 96 | 1,761 15 | 792 48 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 62 77 | 1,722 66 | ..... | 41 46 |
| 30 | Hereford | 583 50 | 2,511 48 | 109 91 | 24 71 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co. | 570 61 | 1,871 99 | ..... | 82 88 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | 30 00 | ..... | ..... | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | ..... | 1,159 60 | ..... | 38 95 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | Lotbinière & Megantic | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 40 | London & Port Stanley | 1,481 59 | 3,527 25 | 155 45 | 60 06 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 42 | Maritime Coal Railway & Power Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | ..... | 2,845 02 | 29 00 | 50 68 |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 45 | Montréal & Atlantique | 919 21 | 5,515 86 | 218 21 | 87 02 |
| 46 | Montréal & Ligne Provinciale | 21 57 | ..... | ..... | ..... |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | 10,110 28 | 257 36 | ..... |
| 49 | Moncton & Buctouche | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 50 | Napierville Junction | 14 48 | 648 67 | ..... | 1 92 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 53 | Nouveau Brunswick & Ile-du-P.-E. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | ..... | ..... | ..... | ..... |

ponr l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 105 | 106 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres fournitures pour locomotives de gares. | Total des quinze derniers comptes. | Mise en activité de parcs communs et terminus. Dt. | Mise en activité de parcs communs et terminus. Av. | Total des dépenses des gares et parcs. | Mécaniciens de routes. | Dépenses de remises à locomotives de routes. | uméro. |
| $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | |
| 21 07 | 28,282 23 | 5,182 88 | ..... | 33,465 11 | 14,192 31 | 1,824 03 | 1 |
| ..... | 73,103 09 | ..... | ..... | 73,103 09 | 25,551 64 | 3,570 18 | 2 |
| ..... | 5,647 93 | ..... | ..... | 5,647 93 | 5,340 58 | ..... | 3 |
| ..... | 2,628 25 | ..... | ..... | 2,628 25 | 1,690 35 | 691 65 | 4 |
| ..... | 11,104 70 | 2,600 00 | ..... | 13,704 70 | 6,575 63 | ..... | 5 |
| ..... | 13 33 | ..... | ..... | 13 33 | 156 35 | 23 80 | 6 |
| ..... | 570 63 | ..... | ..... | 570 63 | 1,400 00 | ..... | 7 |
| ..... | 9,366 62 | ..... | ..... | 9,366 62 | 6,026 36 | 1,464 54 | 8 |
| 22 39 | 16,410 37 | ..... | ..... | 16,410 37 | 3,879 88 | 3,083 35 | 9 |
| ..... | 2,882 29 | ..... | ..... | 2,882 29 | 3,244 65 | ..... | 10 |
| 1,910 64 | 598,599 05 | 348,597 04 | 15,821 65 | 931,374 44 | 273,387 85 | 85,737 82 | 11 |
| 2,603 00 | 1,213,330 45 | 104,576 21 | 87,580 44 | 1,230,326 22 | 489,722 18 | 234,430 16 | 12 |
| 99 83 | 63,800 75 | ..... | ..... | 63,860 75 | 23,906 15 | 10,915 92 | 13 |
| 3,228 26 | 1,139,912 79 | 23,507 80 | 17,333 27 | 1,146,087 32 | 617,331 25 | 247,114 34 | 14 |
| 13 46 | 48,024 57 | ..... | ..... | 48,024 57 | 26,878 16 | 13,188 53 | 15 |
| 202 25 | 118,378 67 | 2,207 75 | 474 31 | 120,112 11 | 51,928 71 | 15,223 81 | 16 |
| 20,098 48 | 7,075,101 23 | 254,556 72 | 105,687 08 | 7,223,970 87 | 3,368,859 28 | 1,060,565 93 | 17 |
| ..... | 2,387 45 | ..... | ..... | 2,387 45 | 1,977 85 | ..... | 18 |
| ..... | 5,305 80 | ..... | ..... | 5,305 80 | 1,220 52 | 857 61 | 19 |
| ..... | 200 00 | ..... | ..... | 200 00 | 269 00 | ..... | 20 |
| ..... | 16,869 94 | ..... | ..... | 16,869 94 | 8,995 65 | 3,943 88 | 21 |
| ..... | 6,790 00 | ..... | ..... | 6,790 00 | 12,887 48 | 1.229 19 | 22 |
| ..... | 3,809 17 | ..... | ..... | 3,809 17 | 4,389 61 | 1,403 61 | 23 |
| 33 85 | 67,936 75 | 1,070 50 | 521 89 | 68,485 36 | 29,075 49 | 12,817 66 | 24 |
| ..... | 408 00 | ..... | ..... | 408 00 | 481 54 | 289 00 | 25 |
| ..... | 1,418 04 | ..... | ..... | 1,418 04 | 2,644 10 | 908 83 | 26 |
| 8,299 49 | 3,488,533 52 | 21,184 28 | 427,646 41 | 3,082,071 39 | 1,180,079 47 | 245,337 26 | 27 |
| 968 06 | 284,654 47 | 4,223 75 | 6,015 84 | 282,862 38 | 94,889 15 | 24,732 63 | 28 |
| ..... | 21,557 43 | 16,541 89 | ..... | 38,099 32 | 20,208 71 | 5,088 98 | 29 |
| 28 57 | 10,954 14 | 1,347 73 | 365 56 | 11,936 31 | 5,300 37 | 2,075 47 | 30 |
| 36 60 | 11,444 97 | ..... | ..... | 11,444 97 | 5,397 81 | 1,923 32 | 31 |
| ..... | 1,651 41 | ..... | ..... | 1,651 41 | 1,172 05 | 493 87 | 32 |
| ..... | 3,855 54 | ..... | ..... | 3,855 54 | 1,360 03 | 518 99 | 33 |
| ..... | 1,075 00 | ..... | ..... | 1,075 00 | 1,100 00 | ..... | 34 |
| ..... | 122 67 | ..... | ..... | 122 67 | 410 11 | 88 54 | 35 |
| 21 27 | 17,365 38 | 2,900 72 | ..... | 20,266 10 | 7,321 45 | 3,964 80 | 36 |
| ..... | 3,165 66 | ..... | ..... | 3,165 66 | 2,503 30 | 783 10 | 37 |
| ..... | 391 50 | ..... | ..... | 391 50 | 1,134 95 | 50 00 | 38 |
| ..... | 1,144 51 | ..... | ..... | 1,144 51 | 1,163 40 | 654 43 | 39 |
| 9 59 | 32,329 53 | 190 64 | ..... | 32,520 17 | 7,975 74 | 2,747 95 | 40 |
| ..... | 1 23 | 999 96 | ..... | 1,001 19 | 2,870 56 | 948 27 | 41 |
| ..... | 1,338 25 | ..... | ..... | 1,338 25 | 3,739 06 | 3,448 44 | 42 |
| ..... | 25,902 19 | ..... | ..... | 25,902 19 | 15,356 64 | 3,206 68 | 43 |
| ..... | 6,224 68 | 1,923 60 | ..... | 81,148 28 | 3,813 10 | 901 76 | 44 |
| 109 13 | 69,102 95 | 38,040 93 | ..... | 107,143 88 | 45,983 86 | 11,989 24 | 45 |
| ..... | 5,755 36 | 180 00 | 1 50 | 5,933 86 | 3,373 11 | 977 38 | 46 |
| ..... | 4,237 51 | ..... | 7 50 | 4,230 01 | 4,865 49 | 66 21 | 47 |
| 1,318 96 | 31,933 06 | ..... | ..... | 31,933 06 | ..... | ..... | 48 |
| ..... | 1,203 51 | ..... | ..... | 1,203 51 | 1,809 01 | ..... | 49 |
| 0 62 | 3,275 65 | 430 83 | 300 00 | 3,406 48 | 1,765 41 | 704 18 | 50 |
| ..... | 5,363 48 | 4,281 59 | 435 58 | 9,209 49 | 4.636 27 | 476 04 | 51 |
| ..... | 8,595 49 | ..... | ..... | 8,595 49 | 5,360 01 | ..... | 52 |
| ..... | 1,083 00 | ..... | ..... | 1,083 00 | 2,044 77 | ..... | 53 |
| ..... | 1,688 02 | 8,864 21 | ..... | 10,552 23 | 2,484 53 | ..... | 54 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTIONS DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Dépenses, remises à locomotives-gares. | Combustibles pour locomotives de gares. | Eau pour locomotives de gares. | Huile pour locomotives de gares. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 55 | New Westminster Southern | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 56 | North Shore Railway Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | 32 36 | 1,361 90 | 69 32 | 62 28 |
| 60 | Père Marquette | 5,049 43 | 30,792 52 | 1,238 80 | 547 16 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 64 | Quebec et Lac Saint-Jean | 4 98 | 5,428 51 | 178 33 | 59 81 |
| 65 | Quebec Railway Light & Power Co | 122 96 | 1,565 30 | 8 75 | 28 14 |
| 66 | Quebec Montreal & Southern | 412 98 | 3,501 20 | 57 65 | 11 65 |
| 67 | Red Mountain | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 68 | Rutland & Noyan | 31 65 | 183 86 | 5 71 | 3 08 |
| 69 | Salisbury & Albert | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 26 60 | ..... | 6 00 | ..... |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 22 16 | ..... | ..... | ..... |
| 74 | St. Martin's | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 77 | Temiscouata | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 1,587 01 | 25,159 37 | 1,099 25 | 492 22 |
| 79 | Thousand Islands | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 2,599 15 | 27,639 04 | 1,183 89 | 425 32 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 811 59 | 7,260 41 | 1 69 | 130 94 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C. | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 84 | Wabash en Canada | 1 14 | 3,389 31 | ..... | 0 37 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | 3,276 00 | 48 00 | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Grand total | 377,954 92 | 1,737,575 56 | 86,510 94 | 32,057 60 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 105 | 106 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres fournitures, pour locomotives des gares. | Total des quinze derniers comptes. | Mise en activité de parcs communs et terminus. Dt. | Mise en activité de parcs communs et terminus. Av. | Total des dépenses des gares et parcs. | Mécaniciens de routes. | Dépenses de remises à locomotives de routes. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 43 66 | ..... | ..... | 43 66 | 1,815 66 | 536 97 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,002 45 | ..... | 56 |
| ..... | 1,086 00 | ..... | ..... | 1,086 00 | 1,533 70 | ..... | 57 |
| ..... | 4,438 33 | ..... | ..... | 4.438 33 | 2,590 94 | ..... | 58 |
| 9 48 | 22,053 65 | 4,994 15 | 101 75 | 26,446 05 | 6,065 28 | 1,296 73 | 59 |
| 67 14 | 156,588 92 | 29,353 34 | ..... | 185,942 26 | 84,574 81 | 17,579 87 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,488 46 | 694 85 | 62 |
| ..... | 67,169 32 | ..... | ..... | 67,169 32 | 44,753 67 | 7,313 11 | 63 |
| 64 32 | 42,065 90 | ..... | 3,766 75 | 38,299 15 | 30,368 48 | 14,355 64 | 64 |
| 13 57 | 9,920 63 | ..... | ..... | 9,920 63 | 2,638 80 | 269 60 | 65 |
| 4 32 | 29,579 34 | 1,354 50 | 699 50 | 30,234 34 | 10,106 24 | 4,937 41 | 66 |
| ..... | 3,849 56 | ..... | ..... | 3,849 56 | 1,666 59 | 446 18 | 67 |
| ..... | 2,222 94 | ..... | ..... | 2,222 94 | 635 18 | 244 70 | 68 |
| ..... | 1,304 22 | ..... | ..... | 1,304 22 | 2,841 70 | 75 67 | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 |
| ..... | 9,162 92 | 282 43 | ..... | 9,445 35 | 3,618 13 | 955 99 | 71 |
| ..... | 3,943 31 | ..... | ..... | 3,943 31 | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 10,683 23 | 3,300 04 | 220 00 | 13,763 27 | 16,552 45 | 4,557 16 | 73 |
| ..... | 916 75 | ..... | ..... | 916 75 | 1,115 50 | 385 00 | 74 |
| ..... | 24,063 86 | 780 00 | ..... | 24,843 86 | 28,197 40 | 8,534 44 | 75 |
| ..... | 116 58 | ..... | ..... | 116 58 | 136 53 | 81 45 | 76 |
| ..... | 10,389 65 | ..... | ..... | 10,389 65 | 8,316 30 | ..... | 77 |
| 89 56 | 139,553 17 | 31,297 39 | ..... | 170,850 56 | 58,121 51 | 15,537 50 | 78 |
| ..... | 4,162 44 | ..... | ..... | 4,162 44 | 2,311 65 | ..... | 79 |
| 249 33 | 148,788 58 | 7,717 94 | 53,915 06 | 102,591 46 | 35,318 67 | 10,406 68 | 80 |
| 110 06 | 56,200 56 | ..... | ..... | 56,200 56 | 40,770 57 | 6,315 76 | 81 |
| ..... | 284 34 | ..... | ..... | 284 34 | 161 87 | 45 10 | 82 |
| ..... | 3,815 71 | ..... | ..... | 3,815 71 | 2,152 43 | 599 35 | 83 |
| 0 20 | 34,071 31 | 276,674 87 | 226 33 | 310,519 85 | 91,099 52 | 19,787 68 | 84 |
| 1,173 88 | 17,347 71 | ..... | ..... | 17,347 71 | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,080 00 | ..... | 86 |
| 40,807 38 | 15,360,054 80 | 1,198,663 69 | 721,120 42 | 15,837,598 07 | 6,891,165 42 | 2,125,418 22 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Combustible pour locomotives de route. | Eau pour locomotives de route. | Huile pour locomotives de route. | Autres fournitures pour locomotives. de route. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co | 22,931 61 | 2,541 52 | 828 10 | 283 04 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 26,473 85 | 1,149 24 | 829 87 | 225 05 |
| 3 | Atlantique & Lac Superieur | 13,829 24 | 207 03 | 573 58 | 175 60 |
| 4 | Atlantique Quebec & Western | 5,303 65 | 5 00 | 197 93 | 61 19 |
| 5 | Bay of Quinté | 26,026 98 | 309 50 | 280 30 | 342 54 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 206 94 | ..... | 3 71 | 2 41 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | 2,055 99 | ..... | 178 07 | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 9.295 79 | 840 36 | 112 48 | 76 44 |
| 9 | British Yukon | 6,458 04 | 820 62 | 144 62 | 101 90 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 6,648 35 | 201 13 | 439 70 | ..... |
| 11 | Canada Southern | 584,443 43 | 34,199 01 | 12,679 14 | 7,602 44 |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | |
| 12 | Intercolonial | 1,499,373 01 | 49,336 42 | 28,140 75 | 13,614 97 |
| 13 | Ile du Prince Edouard | 45,858 46 | 1,942 86 | 1,071 23 | 944 66 |
| 14 | Canadian Northern | 1,445,456 71 | 82,167 03 | 39,769 85 | 35,882 25 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 85,915 00 | 3,812 19 | 2,259 48 | 835 76 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | 184,911 53 | 6,537 69 | 2,968 76 | 2,276 87 |
| 17 | Canadien Pacifique | 7,407,584 02 | 385,428 85 | 108,890 28 | 159,860 72 |
| 18 | Cape Breton | 2,318 81 | ..... | 240 17 | ..... |
| 19 | Caraquet | 8,066 92 | 480 00 | 470 00 | 100 25 |
| 20 | Carillon & Grenville | 442 50 | ..... | 47 20 | 20 30 |
| 21 | Central Ontario | 34,201 34 | 731 99 | 598 49 | ..... |
| 22 | Crowsnest Southern | 24.021 96 | 1,138 86 | 354 96 | 260 75 |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co | 4,292 00 | 79 50 | ..... | 525 96 |
| 24 | Dominion Atlantic | 80,247 27 | 1,566 13 | 1,630 67 | 363 99 |
| 25 | Elgin & Havelock | 1,744 88 | 29 70 | 112 05 | 159 49 |
| 26 | Eastern British Columbia | 1,284 41 | 29 50 | 180 48 | 86 17 |
| 27 | Grand Tronc | 3,351,100 34 | 122,193 63 | 31,402 29 | 56,671 75 |
| 28 | Grand Tronc (Canada Atlantique) | 284,168 94 | 12,363 68 | 3,559 81 | 4,849 61 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 68,525 50 | 2,081 76 | 1,304 19 | 356 90 |
| 30 | Hereford | 11,539 96 | 541 50 | 107 00 | 173 82 |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co | 14,628 05 | 186 72 | 489 25 | 332 11 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 4,537 56 | 5 32 | 84 50 | 234 48 |
| 33 | Kaslo and Slocan | 2,521 14 | 102 00 | 83 53 | 22 59 |
| 34 | Kent Northern | 2,000 00 | 25 00 | 100 00 | 100 00 |
| 35 | Kettle River Valley | 493 83 | 17 50 | 3 43 | 13 42 |
| 36 | Kingston & Pembroke | 19,501 96 | 716 46 | 355 47 | 244 41 |
| 37 | Klondike Mines | 8,647 08 | 228 00 | 100 79 | 79 53 |
| 38 | Liverpool & Milton | 1,679 74 | 25 00 | 98 51 | 49 65 |
| 39 | Lotbinière & Megantic | 3,749 38 | 25 50 | 130 22 | 38 25 |
| 40 | London & Port Stanley | 22,409 02 | 1,007 50 | 351 84 | 244 18 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 8,083 22 | 166 15 | 83 17 | 53 83 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | 10,814 76 | 559 16 | 726 20 | 219 16 |
| 43 | Massawippi Valley | 24,250 42 | 247 20 | 432 03 | 177 51 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba, (maintenant Manitoba Great Northern) | 5,605 80 | 201 21 | 58 66 | 75 25 |
| 45 | Montréal & Atlantique | 113,685 02 | 1,834 04 | 1,501 20 | 1,803 33 |
| 46 | Montréal & Ligne Provinciale | 11,750 24 | 748 79 | 182 93 | 121 71 |
| 47 | Montreal & Vermont Junction | 16,356 57 | 866 08 | 146 09 | 83 52 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 49 | Moncton & Buctouche | 3,242 22 | ..... | 199 56 | 49 20 |
| 50 | Napierville Junction | 9,544 58 | 440 34 | 117 37 | 33 09 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 10,837 98 | 176 96 | 180 26 | 176 53 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 10,963 72 | 322 23 | 705 34 | 318 50 |
| 53 | New Brunswick & Prince Edward Island | 4,345 10 | 50 00 | 139 42 | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | 7,771 68 | 504 27 | 148 46 | 3 96 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Fonctionnement des usines de force motrice. | Employés de routes. | Fournitures des trains et dépenses. | Signaux interlock, blocks, et autres—Fonctionnement. | Signaleurs aux passages, et gardes-barrières. | Ponts tournants. | Enlèvement des obstacles. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 15,377 57 | 1,150 81 | ..... | ..... | ..... | 775 25 | 1 |
| ..... | 6,632 16 | 1,511 51 | ..... | ..... | ..... | 392 20 | 2 |
| ..... | 4,780 30 | 343 94 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 2,032 20 | 498 65 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |
| ..... | 7,295 39 | 712 44 | 2,025 93 | ..... | ..... | 25 00 | 5 |
| ..... | 198 37 | ..... | ..... | ..... | ..... | 0 08 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| ..... | 6,335 20 | 2,200 01 | 6,546 57 | ..... | ..... | 82 32 | 8 |
| ..... | 4,595 20 | 740 32 | ..... | ..... | ..... | 17 67 | 9 |
| ..... | 3,684 88 | 188 84 | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 |
| ..... | 296,685 21 | 81,940 07 | 42,713 68 | 8,733 14 | 2,083 33 | 1,493 25 | 11 |
| ..... | 638,062 73 | 174,124 49 | 12,211 62 | 12,515 37 | 3,891 93 | 15,765 12 | 12 |
| ..... | 32,456 67 | 7,337 68 | ..... | ..... | 669 20 | 142 13 | 13 |
| ..... | 605,896 50 | 204,536 58 | 53,954 61 | 1,402 95 | 8[illegible]8 18 | 58,437 50 | 14 |
| ..... | 25,179 70 | 14,332 97 | 4,021 00 | 526 33 | 1,050 77 | 2,332 78 | 15 |
| ..... | 44,457 49 | 15,236 32 | 4,446 90 | 2,944 44 | 227 69 | 3,373 49 | 16 |
| ..... | 3,565,938 48 | 1,328,341 79 | 51,035 01 | 25,805 46 | 7,886 68 | 176,418 38 | 17 |
| ..... | ..... | 31 99 | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 2,823 91 | 1,102 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | 230 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| ..... | 10,507 77 | 1,255 57 | ..... | 2,243 28 | ..... | 53 99 | 21 |
| ..... | 12,122 57 | 3,349 49 | 96 53 | 40 05 | ..... | 1,166 65 | 22 |
| ..... | 8,480 80 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | 39,926 22 | 11,207 78 | 170 19 | ..... | 1,556 00 | 503 38 | 24 |
| ..... | 1,500 22 | ..... | ..... | ..... | ..... | 43 60 | 25 |
| ..... | 1,998 45 | 111 69 | ..... | ..... | ..... | 44 75 | 26 |
| ..... | 1,171,730 09 | 365,299 57 | 25,862 08 | 62,227 46 | 13,105 36 | 26,201 27 | 27 |
| ..... | 97,241 21 | 28,006 35 | 568 81 | 3,224 54 | 2,953 99 | 5,837 78 | 28 |
| ..... | 19,670 07 | 5,985 34 | ..... | 156 50 | 161 12 | 1,264 57 | 29 |
| ..... | 6,986 95 | 922 53 | 18 79 | 0 19 | ..... | 122 95 | 30 |
| ..... | 6,316 95 | 2,064 16 | ..... | ..... | ..... | 111 74 | 31 |
| ..... | 1,227 73 | 160 60 | ..... | ..... | ..... | 90 10 | 32 |
| ..... | 2,021 56 | 180 70 | ..... | ..... | ..... | 191 80 | 33 |
| ..... | ..... | 1,025 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | 449 91 | 14 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| ..... | 8,762 78 | 2,151 48 | 749 20 | 50 69 | ..... | 25 66 | 36 |
| ..... | 2,968 45 | 681 47 | ..... | ..... | ..... | 12 45 | 37 |
| ..... | 984 38 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| ..... | 1,897 55 | 219 08 | ..... | ..... | ..... | ..... | 39 |
| ..... | 7,053 31 | 685 91 | ..... | 633 40 | ..... | 85 54 | 40 |
| ..... | 3,269 06 | 365 29 | ..... | ..... | ..... | 164 83 | 41 |
| ..... | 4,823 15 | 263 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | 42 |
| ..... | 16,241 11 | 1,978 46 | 65 79 | ..... | ..... | 11 02 | 43 |
| ..... | 4,377 06 | 1,522 26 | 6,316 48 | ..... | ..... | 100 12 | 44 |
| ..... | 44,184 21 | 7,983 91 | 2,514 89 | 162 77 | ..... | 502 00 | 45 |
| ..... | 3,883 12 | 1,557 24 | ..... | ..... | 320 80 | 136 65 | 46 |
| ..... | 3,022 43 | 2,986 34 | 1 60 | ..... | 242 50 | 14 90 | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | 1,682 65 | 7 71 | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| ..... | 1,946 37 | 278 16 | 1,075 43 | ..... | ..... | 443 64 | 50 |
| ..... | 4,357 10 | 1,765 14 | ..... | ..... | ..... | 136 34 | 51 |
| ..... | 5,831 63 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | 1,990 40 | 453 63 | ..... | ..... | 101 30 | ..... | 53 |
| ..... | 3,052 34 | 893 98 | ..... | 13 45 | 149 14 | 333 62 | 54 |

TABLE 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | GESTION DES | | | |
| | | | Combustible pour locomotives de route. | Eau pour locomotives de route. | Huile pour locomotives de route. | Autres fournitures pour locomotives de route. |
| | | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 55 | New Westminster Southern | | 1,616 59 | ..... | 30 66 | 21 12 |
| 56 | North Shore Railway Co | | 833 94 | ..... | 83 88 | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | 1,683 33 | ..... | ..... | 161 05 |
| 58 | Orford Mountain | | 4,822 92 | 79 25 | 168 81 | 53 80 |
| 59 | Ottawa & New York | | 13,767 06 | 946 04 | 428 53 | 27 25 |
| 60 | Père Marquette | | 237,324 73 | 9,268 22 | 3,656 01 | 2,547 76 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co | | 2,067 23 | ..... | 16 05 | 18 62 |
| 63 | Quebec Central | | 140,055 65 | ..... | 3,582 59 | 263 80 |
| 64 | Quebec & Lac Saint-Jean | | 113,630 07 | 5,361 92 | 2,152 27 | 2,013 73 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | | 5,744 50 | 129 16 | 120 39 | 64 49 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | | 40,216 00 | 2,247 61 | 722 46 | 493 83 |
| 67 | Red Mountain | | 3,962 05 | 197 59 | 51 20 | 45 15 |
| 68 | Rutland & Noyan | | 1,130 78 | 52 53 | 40 15 | 17 41 |
| 69 | Salisbury & Albert | | 7,289 18 | ..... | 312 48 | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | | 2,208 47 | ..... | ..... | 240 37 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | 11,656 37 | 362 59 | 183 73 | 167 46 |
| 72 | Tunnel St-Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | 72,453 67 | 654 81 | 931 09 | 634 67 |
| 74 | St. Martins | | 2,457 09 | ..... | 53 00 | 48 00 |
| 75 | Sydney & Louisburg | | 24,764 87 | 3,763 45 | 2,026 77 | 1,970 00 |
| 76 | Spokane & British Columbia | | 444 86 | 18 70 | 2 70 | 4 25 |
| 77 | Temiscouata | | 29,817 25 | 1,033 10 | 436 26 | 281 97 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | | 189,111 06 | 9,998 92 | 3,491 27 | 1,902 88 |
| 79 | Mille-Iles | | 6,926 42 | ..... | 106 19 | 69 16 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 90,118 31 | 3,534 19 | 1,651 67 | 1,019 00 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 75,411 53 | 2,835 51 | 1,180 75 | 867 50 |
| 82 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | | 346 93 | 12 55 | 14 09 | 1 30 |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C | | 4,616 77 | 168 25 | 188 51 | 17 31 |
| 84 | Wabash Railroad Co. en Canada | | 185,743 00 | 8,313 32 | 3,387 20 | 3,305 63 |
| 85 | Wellington Colliery Co | | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | | 450 00 | ..... | 60 00 | ..... |
| | Grand total | | 16,832,817 13 | 768,167 84 | 270,872 01 | 306,586 55 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Fonctionnement des usines de force motrice. | Employés de routes. | Fourniture des trains et dépenses. | Signaux interlock, blocks et autres—Fonctionnement. | Signaleurs aux passages et gardes-barrières. | Ponts tournants. | Enlèvement des obstacles. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 3,118 05 | 374 58 | ..... | ..... | ..... | 184 53 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | 1,220 70 | 81 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 57 |
| ..... | 1,900 46 | 75 07 | ..... | ..... | ..... | ..... | 58 |
| ..... | 7,224 73 | 1,128 28 | 3,232 91 | ..... | 714 00 | ..... | 59 |
| ..... | 88,675 14 | 25,611 71 | 4,447 65 | 845 15 | 354 00 | 1,353 09 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | 979 47 | 187 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 |
| ..... | 42,253 50 | 8,408 96 | ..... | ..... | ..... | 183 18 | 63 |
| ..... | 29,486 89 | 9,689 20 | 17 88 | 1,001 13 | 416 22 | 1,077 36 | 64 |
| ..... | 4,069 60 | ..... | 0 30 | 775 51 | 162 36 | 8 52 | 65 |
| ..... | 10,912 09 | 10,496 56 | 2,421 01 | ..... | 573 37 | 263 72 | 66 |
| ..... | 2,062 45 | 339 85 | ..... | ..... | ..... | 7 95 | 67 |
| ..... | 689 08 | 164 90 | 4 87 | ..... | ..... | 14 00 | 68 |
| ..... | 1,945 00 | 92 07 | ..... | ..... | ..... | 162 80 | 69 |
| ..... | ..... | ..... | 949 00 | ..... | ..... | ..... | 70 |
| ..... | 3,449 12 | 2,831 82 | ..... | ..... | 741 2[illegible] | 190 63 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 21,502 55 | 7,380 85 | 1,607 88 | 8 86 | ..... | 70 92 | 73 |
| ..... | 1,945 37 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74 |
| ..... | 24,022 76 | 266 12 | ..... | 360 00 | ..... | ..... | 75 |
| ..... | 145 67 | 13 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | 76 |
| ..... | 9,030 30 | 1,621 65 | ..... | ..... | ..... | 1,623 47 | 77 |
| 175 48 | 58,589 67 | 16,955 50 | ..... | ..... | ..... | 4,613 15 | 78 |
| ..... | 1,118 00 | 133 43 | ..... | ..... | ..... | 62 75 | 79 |
| ..... | 37,992 80 | 18,084 17 | 2,098 37 | 3,834 73 | ..... | 616 20 | 80 |
| ..... | 37,691 99 | 9,278 36 | 1,454 60 | 800 00 | 2,908 36 | 5,779 44 | 81 |
| ..... | 139 70 | 23 69 | ..... | ..... | ..... | ..... | 82 |
| ..... | 1,856 60 | 319 73 | ..... | ..... | ..... | 4 27 | 83 |
| ..... | 91,330 24 | 36.885 88 | ..... | 10 19 | ..... | 935 03 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | 600 00 | 5 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 175 48 | 7,247,121 40 | 2,428,155 75 | 230,629 58 | 128,315 59 | 41,167 50 | 314,005 59 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Lignes télégraphiques et téléphoniques. | Mise en activité du matériel maritime. | Service des messageries. | Papeterie et impressions. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 1,383 01 | | 655 12 | 3,769 30 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 989 69 | | | 673 41 |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 215 39 | | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | 53 79 |
| 5 | Bay of Quinté | 46 27 | | | 1,336 61 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 0 45 | | | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 208 38 | | | 268 83 |
| 9 | British Yukon | 1,371 25 | | | 529 10 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 127 05 | | | |
| 11 | Canada Southern | 21,348 25 | 139,807 05 | | 25,079 37 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 10,758 53 | 42,223 71 | | 56,166 27 |
| 13 | " " Ile du Prince-Edouard. | 7,051 57 | 223 88 | | 6,135 03 |
| 14 | Canadian Northern | | | | 57,813 30 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 1 60 | | | 3,921 96 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | | | | 5,778 05 |
| 17 | Canadien Pacifique | 129,509 70 | 47,726 16 | | 233,063 98 |
| 18 | Cape Breton | | | | |
| 19 | Caraquet | 588 45 | | | 75 50 |
| 20 | Carillon & Grenville | | | | |
| 21 | Central Ontario | 4 70 | | | 597 70 |
| 22 | Crowsnest Southern | 212 60 | | | 463 76 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | |
| 24 | Dominion Atlantic | 30 59 | | | 3,657 30 |
| 25 | Elgin & Havelock | | | | 10 00 |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | 251 02 |
| 27 | Grand-Tronc | 29,562 14 | 126,087 02 | | 107,915 34 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 878 21 | | | 7,404 14 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 207 87 | | 5,637 11 | 2,873 95 |
| 30 | Hereford | 2 82 | | | 207 92 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 78 14 | | | 216 87 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 1 75 | | | 85 27 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 158 38 | | 120 00 | 68 58 |
| 34 | Kent Northern | 100 00 | | | |
| 35 | Kettle River Valley | | | | 27 13 |
| 36 | Kingston & Pembroke | | | | 1,140 11 |
| 37 | Klondike Mines | | | | 167 45 |
| 38 | Liverpool & Milton | | | | |
| 39 | Lotbinière et Mégantic | | | | 181 49 |
| 40 | London & Port Stanley | 409 78 | | | 735 07 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | | | | 292 80 |
| 42 | Maritime Coal Railway & Power Co | | | | 5 90 |
| 43 | Massawippi Valley | | | | 506 26 |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 106 32 | | | 190 73 |
| 45 | Montréal et Atlantique | 134 82 | | | 4.117 13 |
| 46 | Montréal et Ligne Provinciale | 118 18 | | | 294 36 |
| 47 | Montréal et jonction du Vermont | 230 65 | | | 816 94 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | |
| 49 | Moncton et Bouctouche | | | | |
| 50 | Napierville jonction | 372 54 | | | 273 45 |
| 51 | Nelson et Fort Sheppard | 668 98 | | | 217 30 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co | | | | |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | | | |
| 54 | New Brunswick Southern | | | | 1,000 47 |
| 55 | New Westminster Southern | 31 49 | | | 57 97 |
| 56 | North Shore Railway Co | | | | |

pour l'année terminée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres dépenses. | Pertes et dommages—Marchandises. | Pertes et dommages—Bagages. | Dommages aux propriétés. | Dommages au matériel. | Accidents subis par les personnes. | Total des vingt-six derniers comptes. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 5 00 | 386 06 | ..... | 2,143 78 | 270 00 | ..... | 68,516 51 | 1 |
| 820 35 | 1 68 | ..... | 148 30 | 23 95 | 62 50 | 69,055 58 | 2 |
| 1,386 85 | 222 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | 27,075 16 | 3 |
| 91 90 | 39 95 | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,666 26 | 4 |
| 7,219 20 | 2 35 | ..... | ..... | 24 00 | 11 25 | 52,233 30 | 5 |
| ..... | 1 88 | ..... | ..... | ..... | 0 89 | 594 88 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,634 06 | 7 |
| 1,503 63 | 149 80 | Cr. 5 01 | 300 17 | 29 53 | 18 41 | 35,453 81 | 8 |
| 1,753 41 | 58 92 | ..... | ..... | ..... | 0 96 | 23,555 24 | 9 |
| ..... | 90 43 | ..... | ..... | ..... | 77 80 | 14,702 83 | 10 |
| 237 79 | 48,468 85 | 578 94 | 4,923 73 | 2,734 41 | 14,791 02 | 1,689,667 78 | 11 |
| 20,378 22 | 25,994 39 | 131 76 | 5,007 49 | 2,309 74 | 7,662 45 | 3,341,821 31 | 12 |
| 4 54 | 235 26 | ..... | 50 88 | 24 50 | ..... | 138,970 62 | 13 |
| 3,784 96 | 47,441 37 | 217 56 | 21,162 62 | 3,040 43 | 31,558 07 | 3,557,866 06 | 14 |
| 258 83 | 565 41 | 103 14 | 2,565 79 | 597 50 | 1,296 35 | 189,643 25 | 15 |
| 2,082 00 | 3,801 73 | 298 57 | 2,320 10 | 493 98 | 5,642 35 | 354,950 48 | 16 |
| 58,397 61 | 463,365 00 | 9,872 04 | 67,274 10 | 23,672 86 | 371,395 55 | 19,050,891 88 | 17 |
| ..... | 11 25 | ..... | 15 00 | ..... | ..... | 4,595 07 | 18 |
| ..... | 250 04 | ..... | ..... | 36 50 | ..... | 16,071 70 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,009 00 | 20 |
| 4,821 49 | 64 74 | ..... | 57 00 | 95 00 | ..... | 68,172 59 | 21 |
| 2,518 83 | 509 77 | Cr. 5 02 | 27 56 | 1,076 77 | 811 62 | 62,284 38 | 22 |
| 2,019 24 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21,190 72 | 23 |
| 360 50 | 113 01 | 307 95 | 438 50 | 308 60 | 425 20 | 184,706 43 | 24 |
| 41 78 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,412 26 | 25 |
| ..... | 0 28 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,539 68 | 26 |
| 98,257 57 | 171,992 91 | 2,840 46 | 24,596 10 | 13,169 60 | 124,088 92 | 7,349,720 63 | 27 |
| 1,287 62 | 13,552 46 | Cr. 338 41 | 2,378 67 | 761 47 | 1,236 81 | 589,557 47 | 28 |
| ..... | 538 35 | 42 50 | ..... | 28 00 | 208 13 | 134,339 46 | 29 |
| ..... | 346 95 | 5 75 | 150 24 | 25 44 | 284 05 | 28,812 70 | 30 |
| 51 30 | 31 67 | ..... | ..... | 62 00 | ..... | 31,890 09 | 31 |
| 5 30 | 11 63 | ..... | ..... | 11 00 | ..... | 8,121 16 | 32 |
| ..... | 13 48 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7,362 78 | 33 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,450 00 | 34 |
| 8 08 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,526 70 | 35 |
| 607 35 | 156 60 | 32 21 | 960 49 | 55 50 | 27 00 | 46,823 62 | 36 |
| 553 50 | 135 75 | ..... | 20 00 | ..... | ..... | 16,380 87 | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,022 23 | 38 |
| 1,169 38 | 13 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | 9,241 73 | 39 |
| 8 40 | 1,198 80 | ..... | 193 68 | 21 47 | 1,961 63 | 47,723 22 | 40 |
| 1,868 58 | ..... | ..... | 4 18 | ..... | ..... | 18,170 00 | 41 |
| 99 37 | 55 60 | ..... | 807 77 | 119 00 | ..... | 25,680 69 | 42 |
| ..... | 786 77 | ..... | ..... | ..... | 791 05 | 64,050 88 | 43 |
| 1,049 62 | 129 99 | Cr. 3 52 | 47 99 | 2 62 | 16 00 | 24,511 45 | 44 |
| 126 29 | 4,782 91 | 134 85 | 8,682 43 | 324 00 | 19,182 04 | 269,628 94 | 45 |
| ..... | 580 46 | 28 00 | 229 50 | 70 00 | 27 00 | 24,399 47 | 46 |
| ..... | 1,203 13 | ..... | 141 50 | 24 27 | ..... | 31,068 22 | 47 |
| 1,543 98 | 16 25 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,560 23 | 48 |
| 305 20 | 11 11 | ..... | ..... | 9 00 | ..... | 7,315 66 | 49 |
| 11 24 | 42 94 | ..... | 3 05 | 10 00 | 13 40 | 17,075 19 | 50 |
| 1,239 51 | 81 19 | Cr. 2 70 | 8 28 | 396 53 | 288 29 | 25,610 00 | 51 |
| ..... | 22 40 | ..... | ..... | 25 00 | ..... | 23,548 83 | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 20 00 | ..... | 9,144 62 | 53 |
| ..... | 19 21 | ..... | 302 80 | 84 00 | ..... | 16,761 91 | 54 |
| 92 00 | 361 47 | 1 08 | 7 95 | 528 89 | 51 02 | 8,830 03 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,920 27 | 56 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Lignes télégraphiques et téléphoniques. | Mise en activité du système maritime. | Service des messageries. | Papeterie et impressions. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | ..... | 227 40 |
| 59 | Ottawa & New York | 1,665 75 | ..... | ..... | 1,056 52 |
| 60 | Père Marquette | 4,928 51 | 22,521 29 | ..... | 7,819 33 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co | ..... | ..... | ..... | 0 97 |
| 63 | Quebec Central | 2,903 17 | ..... | ..... | 4,405 46 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | ..... | ..... | ..... | 2,391 57 |
| 65 | Quebec Ry. Light & Power Co | ..... | ..... | ..... | 495 18 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 61 13 | ..... | ..... | 2,553 23 |
| 67 | Red Mountain | 32 48 | ..... | ..... | 69 76 |
| 68 | Rutland & Noyan | 14 79 | ..... | ..... | 63 52 |
| 69 | Salisbury & Albert | ..... | ..... | ..... | 36 13 |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 140 52 | ..... | ..... | 328 12 |
| 72 | Tunnel St. Clair | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | ..... | ..... | ..... | 596 98 |
| 74 | St. Martins | 98 50 | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | ..... | ..... | 24 22 |
| 77 | Temiscouta | ..... | ..... | ..... | 1,900 11 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 16,193 64 | ..... | ..... | 11,722 23 |
| 79 | Thousand Islands | ..... | ..... | 305 02 | 279 39 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 425 25 | ..... | ..... | 6,356 05 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 2,380 40 | 11,712 81 | ..... | 1,204 14 |
| 82 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 84 | Wabash en Canada | 1,435 86 | ..... | ..... | 5,298 12 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Grand total | 237,189 55 | 390,301 92 | 6,717 25 | 575,269 34 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TRANSPORTS—*Suite.* | | | | | | | |
| Autres dépenses. | Pertes et dommages—Marchandises. | Pertes et dommages—Bagages. | Dommages aux propriétés. | Dommages au matériel. | Accidents subis par les personnes. | Total des vingt-six derniers comptes. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,679 78 | 57 |
| 229 07 | 12 63 | ..... | ..... | 25 00 | ..... | 10,185 35 | 58 |
| 20 90 | 254 61 | ..... | 3,744 02 | 110 00 | 2,034 55 | 43,717 16 | 59 |
| 3,080 26 | 22,735 77 | ..... | 4,028 79 | 1,205 36 | 20,744 38 | 563,301 83 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | 47 58 | 1 18 | ..... | ..... | ..... | 5,501 61 | 62 |
| 28,813 63 | 1,146 08 | 190 07 | 86 94 | 740 00 | 6,765 35 | 291,865 16 | 63 |
| 337 22 | 808 32 | 78 75 | 247 81 | 21 00 | 217 75 | 213,673 21 | 64 |
| 15 29 | 72 04 | ..... | ..... | 96 25 | 4 95 | 14,666 94 | 65 |
| 230 31 | 885 85 | ..... | 158 98 | 5 45 | Cr. 55 35 | 87,229 90 | 66 |
| 438 37 | 184 21 | ..... | 7,879 19 | 1 28 | 124 31 | 17,508 61 | 67 |
| 1 70 | 73 39 | ..... | ..... | 6 33 | ..... | 3,153 33 | 68 |
| 6 00 | 35 17 | ..... | ..... | 34 00 | ..... | 12,830 20 | 69 |
| 87 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,484 84 | 70 |
| ..... | 806 34 | ..... | 948 87 | 66 00 | 6,110 40 | 32,557 29 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44,153 83 | 72 |
| ..... | 1,201 56 | 17 28 | 109 29 | 143 72 | 33 63 | 128,457 37 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,102 46 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,975 62 | 99,881 43 | 75 |
| 126 24 | 0 23 | ..... | ..... | ..... | ..... | 997 96 | 76 |
| ..... | 300 16 | 146 50 | 671 60 | 63 50 | 28 00 | 55,270 17 | 77 |
| 389 25 | 1,369 49 | 168 46 | 247 09 | 890 65 | 5,327 60 | 394,805 35 | 78 |
| 2,753 62 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,065 63 | 79 |
| 339 50 | 2,152 05 | 0 35 | 1,148 21 | 672 00 | 1,658 88 | 217,427 08 | 80 |
| 7,361 95 | 846 46 | 1 21 | 1,678 77 | 1,390 68 | 23,985 87 | 235,856 66 | 81 |
| 0 30 | 3 37 | ..... | 2 45 | 14 86 | 1 78 | 767 99 | 82 |
| ..... | 50 02 | ..... | 32 66 | 197 64 | 24 22 | 10,227 76 | 83 |
| 10,219 79 | 44,843 25 | 163 41 | 6,475 47 | 1,111 98 | 3,293 35 | 513,638 92 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,195 00 | 86 |
| 270,420 72 | 865,688 58 | 15,007 36 | 172,429 79 | 57,281 26 | 658,205 05 | 40,877,262 71 | |

TABLE 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 133 | 134 | 135 | 136 | | 139 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES TRANSPORTS—*Suite.* | | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Exploitation de voies communes. — Dt. | Exploitation de voies communes. — Av. | Total des dépenses du mouvement. | Total des dépenses des transports. | Appointements et dépenses des hauts fonctionnaires. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co. | ..... | ..... | 101,981 62 | 105,470 28 | 9,270 00 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | ..... | 142,158 67 | 148,683 73 | 3,368 42 |
| 3 | Atlantique & Lac Supérieur | ..... | ..... | 32,723 09 | 33,200 44 | 2,529 16 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | 13,294 51 | 13,294 51 | 2,280 00 |
| 5 | Bay of Quinte | 5,200 00 | ..... | 71,138 00 | 73,518 79 | 4,688 13 |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | ..... | 608 21 | 648 17 | 52 03 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | 4,204 69 | 4,204 69 | 125 00 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | ..... | 44,820 43 | 46,652 41 | 496 29 |
| 9 | British Yukon | ..... | ..... | 39,965 61 | 44,097 57 | 3,876 44 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | ..... | ..... | 17,585 12 | 17,585 12 | 4,702 93 |
| 11 | Canada Southern | 23,671 64 | 28,507 79 | 2,616,206 07 | 2,684,089 85 | 33,561 40 |
| | Chemin de fer de l'Etat.— | | | | | |
| 12 | Intercolonial | 10,885 69 | ..... | 4,583,033 22 | 4,802,924 06 | 20,462 83 |
| 13 | Ile-du-Prince-Edward | ..... | ..... | 202,771 37 | 211,698 56 | 1,667 90 |
| 14 | Canadian Northern | ..... | ..... | 4,703,953 38 | 4,868,853 36 | 38,062 45 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 12,508 07 | ..... | 250,175 89 | 262,117 72 | 4,028 34 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 625 00 | 125 00 | 475,562 59 | 490,428 89 | 4,159 47 |
| 17 | Canadien Pacifique | 30,360 00 | 5,701 25 | 26,299,521 50 | 27,425,187 61 | 285,035 26 |
| 18 | Cape Breton | ..... | ..... | 6,982 52 | 7,372 52 | 1,846 98 |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | 21,377 50 | 21,377 50 | 3,700 00 |
| 20 | Carillon & Grenville | ..... | ..... | 1,209 00 | 1,769 00 | ..... |
| 21 | Central Ontario | ..... | ..... | 85,042 53 | 87,113 48 | 3,930 00 |
| 22 | Crowsnest Southern | ..... | ..... | 69,074 38 | 72,278 55 | 989 46 |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co | ..... | ..... | 24,999 89 | 27,224 49 | ..... |
| 24 | Dominion Atlantique | ..... | ..... | 253,191 79 | 259,366 66 | 15,225 29 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | 4,820 26 | 4,820 26 | 668 70 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | ..... | 8,957 72 | 12,276 28 | ..... |
| 27 | Grand Tronc | 10,181 97 | 126,355 93 | 10,315,618 06 | 10,576,862 25 | 164,116 83 |
| 28 | Grand Tronc (Cana. Atlantique) | 1,196 34 | 1,582 63 | 872,033 56 | 906,833 82 | 8,178 82 |
| 29 | Halifax & Southwestern | ..... | ..... | 172,438 78 | 181,344 31 | 5,829 89 |
| 30 | Hereford | ..... | 27 20 | 40,721 81 | 41,771 17 | 678 63 |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co | ..... | ..... | 43,335 06 | 43,935 06 | 1,758 91 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | ..... | 9,772 57 | 11,152 91 | 2,040 00 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | 11,218 32 | 12,938 96 | 9 66 |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | 5,525 00 | 5,525 00 | 1,200 00 |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | 1,649 37 | 1,719 87 | 253 93 |
| 36 | Kingston & Pembroke | ..... | ..... | 67,089 72 | 69,698 28 | 3,792 14 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | 20,046 53 | 20,046 53 | 6,900 00 |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | 4,413 73 | 4,413 73 | 300 00 |
| 39 | Lotbinière & Megantic | ..... | ..... | 10,386 24 | 10,386 24 | 3,878 40 |
| 40 | London & Port Stanley | ..... | 2,336 98 | 77,906 41 | 79,818 89 | 565 60 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | ..... | ..... | 19,171 19 | 21,399 98 | 1,696 73 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | ..... | ..... | 27,018 94 | 27,018 94 | 2,380 00 |
| 43 | Massawippi Valley | 525 00 | ..... | 90,478 07 | 90,703 07 | 599 11 |
| 44 | Midland Ry. Co. of Manitoba, (m. Manitoba Great Northern) | ..... | ..... | 32,659 73 | 33,686 54 | 324 22 |
| 45 | Montréal & Atlantique | 611 73 | ..... | 377,384 55 | 389,997 73 | ..... |
| 46 | Montréal & Ligne Provinciale | 165 00 | ..... | 30,498 33 | 31,304 02 | 381 36 |
| 47 | Montreal, Vermont Junction | ..... | ..... | 35,298 23 | 37,119 32 | 1,081 72 |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | 33,493 29 | 35,413 29 | 2,068 13 |
| 49 | Montreal & Buctouche | ..... | ..... | 8,519 17 | 8,519 17 | 1,800 00 |
| 50 | Napierville Junction | ..... | ..... | 20,481 67 | 20,708 56 | 507 26 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | ..... | ..... | 34,849 49 | 36,967 94 | 574 24 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | ..... | ..... | 32,144 32 | 32,144 32 | 2,337 41 |

pour l'année terminée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses générales. | | | | | | | |
| Appointements et dépenses des commis et adjoints. | Fournitures et dépenses générales de bureau. | Frais de justice. | Assurance. | Dépenses de la division des secours. | Pensions. | Papeterie et impressions. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 4,579 20 | 822 94 | 517 50 | 1,726 26 | ... | ... | 2,024 83 | 1 |
| 2,778 01 | 2,326 02 | 1,454 57 | 3,567 61 | 415 27 | 2,352 21 | 597 25 | 2 |
| 1,554 65 | 653 48 | ... | 435 10 | ... | ... | 270 93 | 3 |
| ... | 463 88 | ... | 223 83 | ... | ... | 50 50 | 4 |
| 720 12 | 518 09 | 2,622 71 | 2,663 13 | ... | ... | 31 60 | 5 |
| 22 37 | ... | 316 31 | 138 32 | ... | ... | ... | 6 |
| ... | ... | 40 00 | ... | ... | ... | ... | 7 |
| 1,026 21 | 70 90 | 760 48 | 1,156 64 | ... | ... | 103 75 | 8 |
| 3,486 24 | 1,843 37 | 605 73 | 1,432 65 | ... | ... | 207 43 | 9 |
| 435 00 | 372 35 | 625 00 | 178 50 | ... | ... | 54 15 | 10 |
| 56,179 33 | 2,474 24 | 30,570 49 | 2,756 44 | ... | 3,619 83 | 7,149 66 | 11 |
| 85,495 17 | 3,955 50 | 7,625 47 | ... | 8,349 98 | 62,859 50 | 12,912 42 | 12 |
| 5,723 86 | 312 85 | 73 35 | ... | 6,273 29 | ... | 1,136 43 | 13 |
| 113,529 19 | 21,371 17 | 45,138 23 | 101,088 68 | ... | ... | 15,734 65 | 14 |
| 9,646 25 | 1,460 44 | 2,579 33 | 8,452 57 | ... | ... | 664 60 | 15 |
| 10,037 11 | 1,812 33 | 5,856 96 | 11,548 73 | ... | ... | 1,179 23 | 16 |
| 459,612 19 | 74,617 39 | 270,743 42 | 307,280 00 | ... | ... | 86,844 00 | 17 |
| ... | 55 93 | ... | 313 62 | ... | ... | 81 78 | 18 |
| ... | 105 00 | 61 95 | 191 75 | ... | ... | 101 00 | 19 |
| ... | 15 00 | ... | ... | ... | ... | 17 00 | 20 |
| 1,285 68 | 1,277 71 | 85 00 | 1,206 11 | ... | ... | 126 94 | 21 |
| 1,897 99 | 106 45 | 1,714 13 | 1,865 76 | ... | ... | 176 20 | 22 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 23 |
| 8,410 58 | 4,484 75 | 3,837 47 | 6,092 26 | 90 00 | ... | 1,055 55 | 24 |
| ... | 23 45 | ... | 43 50 | ... | ... | 36 07 | 25 |
| 624 06 | 1 00 | ... | 380 75 | ... | ... | 11 20 | 26 |
| 226,581 07 | 43,875 45 | 78,862 02 | 101,555 94 | 11,869 87 | 105,312 22 | 28,236 06 | 27 |
| 19,055 30 | 2,951 34 | 6,465 79 | 18,728 60 | ... | 978 93 | 1,729 03 | 28 |
| 8,293 57 | 867 01 | 593 34 | 2,715 43 | ... | ... | 643 94 | 29 |
| 1,260 66 | 99 08 | 454 77 | 811 20 | ... | 29 53 | 166 62 | 30 |
| 3,086 70 | 605 80 | 259 31 | 959 94 | ... | ... | 416 33 | 31 |
| 1,414 10 | 49 80 | ... | 25 94 | ... | ... | 88 35 | 32 |
| 366 43 | 24 68 | ... | 274 37 | ... | ... | 13 33 | 33 |
| 390 00 | 10 00 | ... | 120 00 | ... | ... | 50 00 | 34 |
| 28 19 | 58 88 | ... | 230 52 | ... | ... | 4 30 | 35 |
| 1,116 69 | 58 25 | 516 59 | 2,156 49 | ... | ... | 95 30 | 36 |
| 1,641 25 | 728 99 | 124 50 | 420 00 | ... | ... | 165 00 | 37 |
| ... | 71 77 | 62 78 | ... | ... | ... | ... | 38 |
| 1,232 85 | 61 84 | ... | 616 00 | ... | ... | 76 92 | 39 |
| 2,302 76 | 143 15 | 514 78 | 764 79 | ... | ... | 193 15 | 40 |
| 1,414 02 | 771 45 | 881 67 | 522 08 | 190 12 | ... | 240 59 | 41 |
| 51 75 | ... | ... | ... | ... | ... | 252 28 | 42 |
| 1,731 65 | 97 41 | 1,458 07 | 460 72 | ... | ... | ... | 43 |
| 766 61 | 39 98 | 1,145 24 | 1,110 11 | ... | ... | 72 52 | 44 |
| 18,604 02 | 6 80 | 3,788 44 | 3,776 56 | ... | ... | ... | 45 |
| 832 03 | 51 76 | 294 48 | 207 03 | ... | ... | 111 47 | 46 |
| 2,046 94 | 124 91 | 200 19 | 517 52 | ... | ... | 278 84 | 47 |
| 1,750 25 | ... | ... | 294 51 | 1,369 90 | ... | 411 35 | 48 |
| ... | 284 47 | ... | ... | ... | ... | 198 29 | 49 |
| 726 71 | 111 60 | ... | ... | ... | ... | 101 57 | 50 |
| 889 27 | 56 05 | 1,364 11 | 404 42 | ... | ... | 83 25 | 51 |
| 1,140 00 | ... | ... | 101 24 | ... | ... | 274 78 | 52 |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro | 133 | 134 | 135 | 136 | 138 | 139 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | GESTION DES TRANSPORTS. | | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Exploitation de voies communes — Dt. | Exploitation de voies communes. — Av. | Total des dépenses du mouvement. | Total des dépenses des transports. | Appointements et dépenses des hauts fonctionnaires. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 53 | New Brunswick & P. E. Island | ..... | ..... | 10,227 62 | 10,327 62 | 1,038 83 |
| 54 | New Brunswick Southern. ... | ..... | ..... | 27,314 14 | 27,365 02 | 2,320 56 |
| 55 | New Westminster Southern..... | ..... | ..... | 8,873 69 | 9,242 02 | 189 49 |
| 56 | North Shore Railway Co..... | ..... | ..... | 1,920 27 | 2,220 27 | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co.... | ..... | ..... | 5,765 78 | 5,765 78 | ..... |
| 58 | Orford Mountain..... | ..... | ..... | 14,623 68 | 14,623 68 | 2,000 00 |
| 59 | Ottawa & New York..... | 1,250 86 | ..... | 71,414 07 | 74,381 38 | 1,536 70 |
| 60 | Père Marquette..... | 23,827 39 | 101 57 | 772,969 91 | 794,046 85 | 6,131 88 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,500 00 |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. ..... | ..... | ..... | 5,501 61 | 5,759 00 | 16 92 |
| 63 | Québec Central..... | ..... | ..... | 359,034 48 | 369,992 19 | 15,771 95 |
| 64 | Québec & Lac St. Jean..... | ..... | ..... | 251,972 36 | 264,996 91 | 6,683 50 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co.. | ..... | ..... | 24,587 57 | 25,596 96 | 1,117 32 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern.. | ..... | 2,424 20 | 115,040 04 | 117,697 51 | 4,842 00 |
| 67 | Red Mountain ..... | ..... | ..... | 21,358 17 | 21,902 10 | 194 53 |
| 68 | Rutland & Noyan ..... | ..... | ..... | 5,376 27 | 5,566 61 | 179 74 |
| 69 | Salisbury & Albert..... | ..... | ..... | 14,134 42 | 14,134 42 | 1,514 20 |
| 70 | Schomberg & Aurora..... | ..... | ..... | 3,484 84 | 3,484 84 | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly. | 127 79 | ..... | 42,130 43 | 43,046 00 | 387 56 |
| 72 | Tunnel St. Clair..... | ..... | ..... | 48,097 14 | 54,565 30 | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack.... | 36,324 99 | ..... | 178,545 63 | 179,372 41 | 1,116 82 |
| 74 | St. Martins..... | ..... | ..... | 7,019 21 | 7,019 21 | 360 00 |
| 75 | Sydney & Louisburg..... | ..... | ..... | 124,725 29 | 131,230 29 | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia.... | ..... | ..... | 1,114 54 | 1,172 10 | 256 29 |
| 77 | Temiscouata..... | ..... | ..... | 65,659 82 | 71,928 79 | 5,839 55 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | ..... | ..... | 565,655 91 | 580,596 00 | 16,727 56 |
| 79 | Mille Iles..... | ..... | ..... | 18,228 07 | 18,831 67 | 2,798 25 |
| 80 | Toronto, Hamilton &Buffalo.... | 532 90 | 298 50 | 320,252 94 | 340,049 01 | 10,126 63 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern.. | ..... | ..... | 292,057 22 | 302,462 08 | 2,532 83 |
| 82 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co..... | ..... | ..... | 1,052 33 | 1,080 89 | ..... |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C. ..... | ..... | ..... | 14,043 47 | 14,426 87 | ..... |
| 84 | Wabash en Canada ..... | 98,070 14 | 141 43 | 922,087 48 | 938,059 85 | 9,995 42 |
| 85 | Wellington Colliery Co..... | ..... | ..... | 17,347 71 | 17,347 71 | ..... |
| 86 | York & Carleton..... | ..... | ..... | 2,195 00 | 2,195 00 | ..... |
| | Grand total..... | 256,064 51 | 167,602 48 | 56,803,322 81 | 58,928,170 74 | 754,158 00 |

pour l'année terminée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses générales. | | | | | | | |
| Appointements et dépenses des commis et adjoints. | Fournitures et dépenses générales de bureau. | Frais de justice. | Assurance. | Dépenses de la division des secours. | Pensions. | Papeterie et impressions. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 250 00 | 50 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 00 | 53 |
| 882 83 | 322 12 | 75 50 | 970 32 | ..... | 302 40 | 32 59 | 54 |
| 280 08 | 11 94 | 498 32 | 180 53 | ..... | ..... | 35 05 | 55 |
| ..... | 64 96 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 57 |
| ..... | 161 64 | 342 15 | ..... | ..... | ..... | 28 78 | 58 |
| 2,165 64 | 362 32 | 1,580 41 | 785 89 | ..... | 1 13 | 263 34 | 59 |
| 26,598 09 | 1,523 96 | 5,464 50 | 6,688 39 | ..... | ..... | 2,050 41 | 60 |
| 600 00 | 10 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| 184 15 | ..... | 99 41 | 25 74 | ..... | ..... | 9 55 | 62 |
| 7,915 30 | 1,893 74 | 342 20 | 7,200 00 | ..... | 5,786 56 | 1,207 96 | 63 |
| 8,400 43 | 2,190 72 | 1,850 71 | 4,313 65 | ..... | ..... | 699 95 | 64 |
| 1,629 91 | 331 30 | 119 96 | 1,178 71 | ..... | ..... | 121 59 | 65 |
| 6,731 09 | 1,296 85 | 47 14 | 1,948 00 | ..... | ..... | 607 42 | 66 |
| 335 28 | 21 85 | 1,120 71 | 220 48 | ..... | ..... | 31 61 | 67 |
| 158 82 | 23 69 | 62 56 | ..... | ..... | ..... | 25 38 | 68 |
| ..... | 1 00 | ..... | 54 50 | ..... | ..... | 48 60 | 69 |
| ..... | ..... | 90 24 | 108 00 | ..... | ..... | 22 14 | 70 |
| 824 25 | 50 72 | 263 88 | 207 03 | ..... | ..... | 111 80 | 71 |
| ..... | 61 21 | ..... | 3,135 90 | ..... | ..... | ..... | 72 |
| 3,625 97 | 593 65 | 941 89 | 309 85 | ..... | 13 10 | 422 08 | 73 |
| 300 00 | ..... | ..... | 78 25 | ..... | ..... | 132 30 | 74 |
| 3,856 44 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 75 |
| 23 38 | 110 54 | ..... | 237 90 | ..... | ..... | 1 25 | 76 |
| 636 65 | 909 82 | 268 35 | 1,699 41 | ..... | ..... | 389 53 | 77 |
| 20,584 38 | 5,319 71 | 5,024 20 | 19,160 76 | ..... | ..... | 2,317 97 | 78 |
| 301 85 | 39 10 | 157 10 | 232 08 | ..... | ..... | ..... | 79 |
| 8,207 11 | 841 35 | 2,735 77 | 1,940 00 | ..... | ..... | 549 03 | 80 |
| 4,796 76 | 298 76 | 3,638 80 | 5,649 12 | ..... | ..... | 441 82 | 81 |
| 147 72 | 19 32 | 185 20 | ..... | ..... | ..... | 47 69 | 82 |
| 1,540 53 | 174 63 | 469 65 | ..... | ..... | ..... | 646 89 | 83 |
| 33,117 01 | 6,046 91 | 14,067 14 | 8,758 80 | ..... | ..... | 2,916 31 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | 35 00 | ..... | ..... | 15 00 | 86 |
| 1,197,850 70 | 193,026 52 | 511,659 98 | 654,633 93 | 28,558 43 | 181,255 41 | 177,661 48 | |

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | DÉPENSES GÉNÉRALES—*Suite.* | | | |
| | | Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Dt. | Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Av. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 3,576 36 | 22,517 09 | | |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 1,178 03 | 18,037 39 | | |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 1,949 20 | 7,392 52 | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 1,590 04 | 4,608 25 | | |
| 5 | Baie de Quinté | 114 10 | 11,357 88 | | |
| 6 | Bedlington & Nelson | 17 69 | 546 72 | | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | 99 71 | 264 71 | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 118 58 | 3,732 86 | | |
| 9 | British Yukon | 31 88 | 11,483 74 | | |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 277 50 | 6,645 43 | | |
| 11 | Canada Southern | 876 17 | 137,178 56 | 320 60 | |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 5,057 37 | 206,718 24 | | |
| 13 | " " Ile du Prince-Edouard | 228 17 | 15,415 85 | | |
| 14 | Canadian Northern | 27,747 38 | 362,671 75 | | |
| 15 | " " Ontario | 270 09 | 27,101 62 | | |
| 16 | " " Québec | 2,908 13 | 37,501 96 | | |
| 17 | Canadien Pacifique | 200,137 39 | 1,684,269 65 | | |
| 18 | Cap-Breton | 103 97 | 2,402 28 | | |
| 19 | Caraquet | 304 00 | 4,463 70 | | |
| 20 | Carillon et Grenville | 10 21 | 42 21 | | |
| 21 | Central Ontario | | 7,911 44 | | |
| 22 | Crowsnest Southern | 193 82 | 6,943 81 | | |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | |
| 24 | Dominion Atlantic | 8,225 83 | 47,421 73 | | |
| 25 | Elgin & Havelock | 31 20 | 802 92 | | |
| 26 | Eastern British Columbia | | 1,017 01 | | |
| 27 | Grand-Tronc | 24,408 80 | 784,818 26 | 2,080 61 | 15,064 56 |
| 28 | " " —Canada Atlantique | 575 79 | 58,663 60 | | 10 60 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 186 98 | 19,130 16 | | |
| 30 | Hereford | 108 13 | 3,608 62 | | |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 216 25 | 7,303 24 | | |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 5 10 | 3,623 29 | | |
| 33 | Kaslo & Slocan | 10 03 | 698 50 | | |
| 34 | Kent Northern | 20 00 | 1,790 00 | | |
| 35 | Kettle River Valley | 100 32 | 676 14 | | |
| 36 | Kingston & Pembroke | 1,809 76 | 9,545 22 | | |
| 37 | Klondike Mines | 787 98 | 10,767 72 | | |
| 38 | Liverpool & Milton | 161 09 | 595 64 | | |
| 39 | Lotbinière et Mégantic | 3,907 01 | 9,773 02 | | |
| 40 | London & Port Stanley | 226 26 | 4,710 49 | | 105 74 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 1,609 39 | 7,326 05 | | |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | 57 48 | 2,741 51 | | |
| 43 | Massawippi Valley | | 4,346 96 | | |
| 44 | Midland Railway Co. of Manitoba (maintenant Manitoba Great Northern) | 65 42 | 3,524 10 | 96 87 | |
| 45 | Montréal et Atlantique | 304 00 | 26,479 82 | | |
| 46 | Montréal et Ligne Provinciale | 25 21 | 1,903 34 | | |
| 47 | Montréal et jonction du Vermont | 63 14 | 4,313 26 | | |
| 48 | Morrissey, Fernie & Michel | 484 09 | 6,378 23 | 11,846 28 | |
| 49 | Moncton et Bouctouche | | 2,282 68 | | |
| 50 | Napierville, jonction de | 208 84 | 1,655 98 | | |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 107 14 | 3,478 48 | | |
| 52 | New Brunswick Coal & Coke Co | 5,756 93 | 9,610 36 | | |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard | | 1,353 83 | | |
| 54 | New Brunswick Southern | | 4,906 32 | | |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 160 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Récapitulation des dépenses. | | | | | | |
| Total des dépenses générales. | Entretien des voies et structures. | Entretien du matériel. | Dépenses du trafic. | Dépenses des transports. | Dépenses générales. | Total des frais d'exploitation. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 22,517 09 | 74,957 19 | 37,508 65 | .... ..... | 105,470 28 | 22,517 09 | 240,453 21 | 1 |
| 18,037 39 | 77,420 98 | 41,712 18 | 2,143 45 | 148 683 73 | 18,037 39 | 287,997 73 | 2 |
| 7,392 52 | 27,922 46 | 16,653 10 | ..... ..... | 33,200 44 | 7,392 52 | 85,168 52 | 3 |
| 4,608 25 | 5,906 34 | 2,634 84 | ..... | 13,294 51 | 4,608 25 | 26,443 94 | 4 |
| 11,357 88 | 24,138 69 | 20,293 17 | 3,379 92 | 73,518 79 | 11,357 88 | 132,688 45 | 5 |
| 546 72 | 4,464 46 | 316 40 | ..... .... | 648 17 | 546 72 | 5,975 75 | 6 |
| 264 71 | 2,092 88 | 432 07 | ..... | 4,204 69 | 264 71 | 6,994 35 | 7 |
| 3,732 86 | 33,189 79 | 8,614 60 | 2,885 78 | 46,652 41 | 3,732 86 | 95,075 44 | 8 |
| 11,483 74 | 40,543 40 | 14,048 80 | 6,491 86 | 44,097 57 | 11,483 74 | 116,665 37 | 9 |
| 6,645 43 | 10,533 55 | 2,855 47 | 291 92 | 17,585 12 | 6,645 43 | 37,911 49 | 10 |
| 137,499 16 | 1,045,650 76 | 1,007,292 62 | 238,655 45 | 2,684,089 85 | 137,499 16 | 5,113,187 84 | 11 |
| 206,718 24 | 1,755,106 06 | 1,867,711 90 | 182,807 86 | 4,802,924 06 | 206,718 24 | 8,815,268 12 | 12 |
| 15,415 85 | 121,811 38 | 79,120 03 | 1,168 05 | 211,698 56 | 15,415 85 | 429,213 87 | 13 |
| 362,671 75 | 2,047,830 97 | 1,761,641 69 | 153,512 02 | 4,868,853 36 | 362,671 75 | 9,194,509 79 | 14 |
| 27,101 62 | 101,880 82 | 73,568 20 | 12,555 90 | 262,117 72 | 27,101 62 | 477,224 26 | 15 |
| 37,501 96 | 233,408 28 | 110,697 11 | 15,253 28 | 490,428 89 | 37,501 96 | 887,289 52 | 16 |
| 1,684,269 65 | 13,653,938 04 | 12,567,493 86 | 2,436,651 26 | 27,425,187 61 | 1,684,269 65 | 57,767,540 42 | 17 |
| 2,402 28 | 5,522 02 | 1,096 54 | 425 00 | 7,372 52 | 2,402 28 | 16,818 36 | 18 |
| 4,463 70 | 19,136 90 | 7,422 78 | 839 36 | 21,377 50 | 4,463 70 | 53,240 24 | 19 |
| 42 21 | 1,857 00 | 1,033 00 | ..... .... . | 1,769 00 | 42 21 | 4,701 21 | 20 |
| 7,911 44 | 54,889 68 | 16,854 57 | 2,085 48 | 87,113 48 | 7,911 44 | 168,854 65 | 21 |
| 6,943 81 | 89,308 40 | 23,276 95 | 4,722 30 | 72,278 55 | 6,943 81 | 196,530 01 | 22 |
| ..... | 12,793 74 | 3,365 30 | ..... | 27,224 49 | .... ..... | 43,383 53 | 23 |
| 47,421 73 | 113,007 33 | 61,529 12 | 32,629 08 | 259,366 66 | 47,421 73 | 513,953 92 | 24 |
| 802 92 | 5,765 87 | 371 96 | ..... | 4,820 26 | 802 92 | 11,761 01 | 25 |
| 1,017 01 | 10,319 71 | 5,407 00 | ... ..... | 12,276 28 | 1,017 01 | 29,020 00 | 26 |
| 771,834 31 | 4,292,685 11 | 5,985,397 13 | 908,717 26 | 10,576,862 25 | 771,834 31 | 22,535,496 06 | 27 |
| 58,653 00 | 382,558 76 | 253,289 80 | 66,098 08 | 906,833 82 | 58,653 00 | 1,667,433 46 | 28 |
| 19,130 16 | 87,100 39 | 47,913 66 | 9,828 86 | 181,344 31 | 19,130 16 | 345,317 38 | 29 |
| 3,608 62 | 34,102 22 | 16,127 27 | 1,295 00 | 41,771 17 | 3,608 62 | 96,904 28 | 30 |
| 7,303 24 | 30,278 80 | 22,845 04 | 268 06 | 43,935 06 | 7,303 24 | 104,630 20 | 31 |
| 3,623 29 | 12,269 42 | 3,255 11 | 101 67 | 11,152 91 | 3,623 29 | 30,402 40 | 32 |
| 698 50 | 16,248 39 | 5,072 33 | ..... | 12,938 96 | 698 50 | 34,958 18 | 33 |
| 1,790 00 | 3,625 00 | 250 00 | 100 00 | 5,525 00 | 1,790 00 | 11,290 00 | 34 |
| 676 14 | 2,499 22 | 901 56 | 110 86 | 1,719 87 | 676 14 | 5,907 65 | 35 |
| 9,545 22 | 55,084 89 | 24,084 55 | 1,555 46 | 69,698 28 | 9,545 22 | 159,968 40 | 36 |
| 10,767 72 | 17,217 72 | 4,564 74 | 470 00 | 20,046 53 | 10,767 72 | 53,066 71 | 37 |
| 595 64 | 1,360 60 | 875 75 | ..... | 4,413 73 | 595 64 | 7,245 72 | 38 |
| 9,773 02 | 7,793 10 | 4,540 64 | ..... | 10,386 24 | 9,773 02 | 32,493 00 | 39 |
| 4,604 75 | 18,827 59 | 17,139 32 | 5,533 69 | 79,818 89 | 4,604 75 | 125,924 24 | 40 |
| 7,326 05 | 11,214 08 | 8,564 59 | 268 16 | 21,399 98 | 7,326 05 | 48,772 86 | 41 |
| 2,741 51 | 7,930 38 | 6,131 46 | ..... | 27,018 94 | 2,741 51 | 43,822 29 | 42 |
| 4,346 96 | 31,510 05 | 20,468 20 | 1,453 29 | 90,703 07 | 4,346 96 | 148,481 57 | 43 |
| 3,620 97 | 37,216 06 | 8,612 36 | 1,969 15 | 33,686 54 | 3,620 97 | 85,105 08 | 44 |
| 26,479 82 | 261,453 12 | 132,954 90 | 9,321 54 | 389,997 73 | 26,479 82 | 820,207 11 | 45 |
| 1,903 34 | 28,612 40 | 1,002 41 | 1,492 09 | 31,304 02 | 1,903 34 | 64,314 26 | 46 |
| 4,313 26 | 12,211 28 | 889 54 | 6,115 41 | 37,119 32 | 4,313 26 | 60,648 81 | 47 |
| 18,224 51 | 10,825 52 | 14,381 98 | .... . .... | 35,413 29 | 18,224 51 | 78,845 30 | 48 |
| 2,282 76 | 10,203 25 | 1,813 52 | ..... | 8,519 17 | 2,282 76 | 22,818 70 | 49 |
| 1,655 98 | 5,340 24 | 6,697 91 | 418 69 | 20,708 56 | 1,655 98 | 34,821 38 | 50 |
| 3,478 48 | 69,716 64 | 7,698 03 | 2,342 12 | 36,967 94 | 3,478 48 | 120,203 21 | 51 |
| 9,610 36 | 20,166 57 | 15,919 75 | ..... | 32,144 32 | 9,610 36 | 77,841 00 | 52 |
| 1,353 83 | 9,548 80 | 4,890 33 | ..... | 10,327 62 | 1,353 83 | 26,120 58 | 53 |
| 4,906 32 | 33,975 89 | 10,278 41 | 212 96 | 27,365 02 | 4,906 32 | 76,738 60 | 54 |

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation

| Numéro. | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | DÉPENSES GÉNÉRALES—*Suite.* | | | |
| | | Autres dépenses. | Total des comptes précédents. | Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. DT. | Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. AV. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 55 | New Westminster Southern | 26 81 | 1,222 22 | ..... | ..... |
| 56 | North Shore Railway Co | ..... | 64 96 | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | 2,532 57 | ..... | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | 95 06 | 6,790 49 | 7 74 | ..... |
| 60 | Père Marquette | 2,427 95 | 50,885 18 | ..... | ..... |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | 3,110 00 | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co | 31 67 | 367 44 | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | 28,796 55 | 68,914 26 | ..... | ..... |
| 64 | Québec & Lac Saint-Jean | 8,316 30 | 32,455 26 | ..... | ..... |
| 65 | Quebec Railway Light & Power Co | 5,562 25 | 10,061 04 | ..... | ..... |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 288 26 | 15,760 76 | ..... | ..... |
| 67 | Red Mountain | 45 17 | 1,969 63 | ..... | ..... |
| 68 | Rutland & Noyan | 9 12 | 459 31 | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Albert | 52 17 | 1,670 47 | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | 127 89 | 348 27 | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 30 07 | 1,875 31 | ..... | ..... |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ..... | 3,197 11 | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 72 50 | 7,095 86 | ..... | ..... |
| 74 | St. Martins | 212 85 | 1,083 40 | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg | 12,214 15 | 16,070 59 | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | 9 91 | 639 27 | ..... | ..... |
| 77 | Témiscouata | 4,375 02 | 14,118 33 | 540 00 | ..... |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 500 16 | 69,634 74 | ..... | ..... |
| 79 | Thousand Islands | 21 27 | 3,549 65 | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 154 64 | 24,554 53 | ..... | ..... |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 504 90 | 17,862 99 | ..... | ..... |
| 82 | Victoria, Terminal Railway & Ferry Co | 1 00 | 400 93 | ..... | ..... |
| 83 | Victoria & Sidney, B.C. | 1 00 | 2,832 70 | ..... | ..... |
| 84 | Wabash en Canada | 628 34 | 75,529 93 | 14,019 80 | 104 42 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | 50 00 | ..... | ..... |
| | | 360,756 97 | 4,059,561 42 | 28,911 90 | 15,285 32 |

pour l'année terminée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 160 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dépenses générales. | | | | | | |
| Total des dépenses générales. | Entretien des voies et structures. | Entretien du matériel. | Dépenses du trafic. | Dépenses des transports. | Dépenses générales. | Total des frais d'exploitation. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 1,222 22 | 12,438 92 | 2,925 46 | 503 83 | 9,242 02 | 1,222 22 | 26,332 45 | 55 |
| 64 96 | 949 65 | 120 60 | ..... | 2,220 27 | 64 96 | 3,355 48 | 56 |
| ..... | 3,692 85 | 1,037 86 | ..... | 5,765 78 | ..... | 10,496 49 | 57 |
| 2,532 57 | 13,415 66 | 3,068 29 | 228 46 | 14,623 68 | 2,532 57 | 33,868 66 | 58 |
| 6,798 23 | 45,867 98 | 17,151 45 | 6,456 54 | 74,381 38 | 6,798 23 | 150,655 58 | 59 |
| 50,885 18 | 273,589 68 | 322,842 63 | 59,219 83 | 794,046 85 | 50,885 18 | 1,500,584 17 | 60 |
| 3,110 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,110 00 | 3,110 00 | 61 |
| 367 44 | 2,808 04 | 1,659 87 | 172 84 | 5,759 00 | 367 44 | 10,767 19 | 62 |
| 68,914 26 | 162,970 06 | 133,524 62 | 24,154 62 | 369,992 19 | 68,914 26 | 759,555 75 | 63 |
| 32,455 26 | 118,416 04 | 118,536 35 | 12,512 53 | 264,996 91 | 32,455 26 | 546,917 09 | 64 |
| 10,061 04 | 6,092 44 | 5,147 61 | 1,401 38 | 25,596 96 | 10,061 04 | 48,299 43 | 65 |
| 15,760 76 | 65,217 95 | 52,138 12 | 4,489 97 | 117,697 51 | 15,760 76 | 255,304 31 | 66 |
| 1,969 63 | 16,612 15 | 1,747 95 | 498 28 | 21,902 10 | 1,969 63 | 42,730 11 | 67 |
| 459 31 | 1,358 78 | 1,652 76 | 381 12 | 5,566 61 | 459 31 | 9,418 58 | 68 |
| 1,670 47 | 13,510 21 | 5,173 00 | 55 99 | 14,134 42 | 1.670 47 | 34,544 09 | 69 |
| 348 27 | 8,377 27 | 753 95 | ..... | 3,484 84 | 348 27 | 12,964 33 | 70 |
| 1,875 31 | 22,368 04 | 2,575 18 | 2,101 95 | 43,046 00 | 1,875 31 | 71,966 48 | 71 |
| 3,197 11 | 42,051 04 | 13,386 34 | ..... | 54,565 30 | 3,197 11 | 113,199 79 | 72 |
| 7,095 86 | 68,516 48 | 34,051 94 | 4,949 97 | 179,372 41 | 7,095 86 | 293,986 66 | 73 |
| 1,083 40 | 6,150 32 | 1,025 07 | 395 06 | 7,019 21 | 1,083 40 | 15,673 06 | 74 |
| 16,070 59 | 58,885 74 | 87,437 84 | 181 90 | 131,230 29 | 16,070 59 | 293,806 36 | 75 |
| 639 27 | 2,508 26 | 776 09 | 66 67 | 1,172 10 | 639 27 | 5,162 39 | 76 |
| 14,658 33 | 51,936 41 | 26,994 76 | 3,358 73 | 71,928 79 | 14,658 33 | 168,877 02 | 77 |
| 69,634 74 | 337,001 74 | 140,746 23 | 14,231 45 | 580,596 00 | 69,634 74 | 1,142,210 16 | 78 |
| 3,549 65 | 5.270 91 | 2,904 09 | 354 44 | 18,831 67 | 3,549 65 | 30,910 76 | 79 |
| 24,554 53 | 122,993 04 | 86,485 47 | 14,490 44 | 340,049 01 | 24,554 53 | 588,572 49 | 80 |
| 17,862 99 | 265,739 38 | 66,276 93 | 12,744 54 | 302,462 08 | 17,862 99 | 665,085 92 | 81 |
| 400 93 | 539 53 | 135 45 | 69 62 | 1,080 89 | 400 93 | 2,226 42 | 82 |
| 2,832 70 | 7,236 59 | 1,840 68 | 930 38 | 14,426 87 | 2,832 70 | 27,267 22 | 83 |
| 89,445 31 | 202,768 10 | 474,249 97 | 88,056 06 | 938,059 85 | 89,445 31 | 1,792,579 29 | 84 |
| ..... | 9,893 01 | 36,257 54 | ..... | 17,347 71 | ..... | 63,498 26 | 85 |
| 50 00 | 1,455 00 | 165 00 | ..... | 2,195 00 | 50 00 | 3,865 00 | 86 |
| 4,073,188 00 | 27,035,603 46 | 26,002,301 30 | 4,366,176 92 | 58,928,170 74 | 4,073,188 00 | 120,405,440 42 | |

TABLEAU 9.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | B |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Voyageurs transportés. | Voyageurs transportés, un mille. | Milles produisant revenu, trains à voyageurs. | Milles produisant revenu, trains mixtes. | Total du revenu des voyageurs. | Total des recettes des voyageurs. | Total des autres recettes. |
| | | Nombre. | Nombre. | Milles. | Milles. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 87,619 | 3,641,180 | 44,750 | 44,880 | 99,050 12 | 111,202 78 | 21,292 86 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 16,206 | 545,549 | 1,453 | 36,245 | 20,597 03 | 20,605 18 | 140,927 99 |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 25,836 | 1,363,498 | ..... | 93,900 | 28,868 30 | 33,626 78 | 4,488 15 |
| 4 | Atlantique, Québec & Western | 12,546 | 187,154 | ..... | 17,044 | 5,621 88 | 5,663 28 | 20 97 |
| 5 | Baie of Quinte | 93,071 | 1,483,422 | ..... | 158,428 | 31,246 98 | 40,088 31 | 5,854 12 |
| 6 | Bedlington & Nelson | 438 | 3,033 | ..... | 1,421 | 106 88 | 160 81 | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | 3,000 | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 35,850 | 1,125,777 | 43,970 | ..... | 29,558 04 | 33,338 18 | 136 25 |
| 9 | British Yukon | 11,015 | 987,998 | 1,556 | 55,620 | 71,619 56 | 78,283 49 | 4,203 38 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 61,721 | 1,851,630 | 28,990 | 27,880 | 27,169 78 | 32,199 80 | 10 00 |
| 11 | Canada Southern | 1,164,119 | 95,298,437 | 1,674,207 | 132,817 | 2,114,844 54 | 2,634,309 09 | 32,081 44 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 3,176,154 | 156,861,219 | 2,596,804 | 379,227 | 2,653,156 87 | 3,234,156 83 | 99,996 98 |
| 13 | " " —Ile-du-Prince-Edouard | 352,528 | 7,932,277 | 132,386 | 186,114 | 139,905 17 | 168,175 49 | 929 78 |
| 14 | Canadian Northern | 1,268,296 | 106,217,424 | 1,912,582 | 528,288 | 2,320,520 52 | 2,631,993 57 | 1,095,861 13 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 136,275 | 6,280,602 | 198,071 | 133,051 | 138,160 86 | 151,944 29 | 17,832 59 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 441,498 | 13,868,889 | 267,063 | 170,682 | 257,499 68 | 283,002 62 | 10,195 12 |
| 17 | Canadien Pacifique | 11,050,924 | 1,341,255,609 | 16,119,543 | 1,672,993 | 24,428,281 82 | 27,557,231 29 | 1,516,009 45 |
| 18 | Cap Breton | 7,332 | 166,660 | ..... | 19,468 | 4,741 55 | 5,000 36 | 21 81 |
| 19 | Caraquet | 15,632 | 576,216 | ..... | 43,241 | 15,417 24 | 18,309 84 | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | 3,560 | 43,480 | ..... | 2,418 | 1,287 98 | 1,287 98 | 791 50 |
| 21 | Central Ontario | 147,588 | 3,431,460 | 104,440 | 45,072 | 75,905 72 | 89,382 87 | 7,652 77 |
| 22 | Crowsnest Southern | 22,528 | 558,711 | 46,104 | ..... | 21,080 00 | 23,774 09 | 1,368 91 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | 28,102 | 457,019 | ..... | 36,132 | 12,629 71 | 16,207 12 | ..... |
| 24 | Dominion Atlantique | 370,843 | 16,317,092 | 305,061 | 184,545 | 347,340 63 | 397,509 58 | 2,678 34 |
| 25 | Elgin & Havelock | 10,903 | 141,739 | ..... | 18,720 | 3,135 69 | 3,908 04 | 3,119 74 |
| 26 | Eastern British Columbia | 6,131 | 71,128 | ..... | 7,584 | 3,842 10 | 4,072 60 | 61 17 |
| 27 | Grand-Tronc | 10,475,609 | 511,285,206 | 7,679,627 | 522,467 | 9,034,100 92 | 10,772,106 84 | 326,221 28 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | 544,323 | 17,901,491 | 602,554 | 136,610 | 599,293 41 | 460,425 32 | 42,729 99 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 177,644 | 7,227,160 | 83,821 | 227,537 | 180,081 09 | 209,403 89 | 2,118 77 |
| 30 | Hereford | 26,730 | 655,158 | 33,529 | 21,412 | 14,676 69 | 18,205 62 | 1,540 79 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co. | 34,597 | 817,082 | ..... | 42,660 | 21,096 42 | 22,487 59 | 1,306 56 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 11,392 | 208,931 | ..... | 31,814 | 5,977 57 | 7,310 08 | 231 30 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 33 | Kaslo & Slocan | 2,519 | 40,503 | ..... | 7,033 | 2,630 18 | 3,026 44 | ..... |
| 34 | Kent Northern | 9,500 | 256,500 | ..... | 16,902 | 7,136 02 | 8,303 06 | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | 1,029 | 10,447 | ..... | 2,136 | 415 75 | 415 75 | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 79,405 | 1,905,720 | 30,382 | 97,884 | 48,364 08 | 59,325 03 | 4,342 61 |
| 37 | Klondike Mines | 3,241 | 72,277 | ..... | 9,886 | 10,697 00 | 11,553 50 | 672 61 |
| 38 | Liverpool & Milton | 9,240 | 36,960 | ..... | 9,450 | 462 00 | 462 00 | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 169,706 | 2,995,973 | 64,851 | 15,500 | 33,528 16 | 39,524 76 | 708 96 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 11,737 | 175,326 | ..... | 18,780 | 4,656 85 | 6,159 25 | 373 15 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 9,756 | 77,049 | 254 | 13,613 | 3,063 70 | 3,063 90 | 1,516 59 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | 22,730 | 208,357 | ..... | 21,180 | 6,919 10 | 7,834 46 | 17 75 |
| 43 | Massawippi Valley | 157,073 | 2,879,969 | 80,984 | 5,768 | 64,028 06 | 68,443 50 | 852 35 |
| 44 | Manitoba Great Northern | 10,735 | 318,298 | 5,480 | 27,539 | 7,355 66 | 8,439 87 | 54 32 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | 21,025 | 427,028 | ..... | 21,390 | 8,819 36 | 9,772 09 | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | 296,252 | 7,436,203 | 136,814 | 163,166 | 176,465 72 | 202,626 18 | 17,653 73 |
| 47 | Montréal et ligne Provinciale | 169,175 | 2,382,795 | 54,395 | 16,786 | 48,312 53 | 54,740 75 | 1,632 68 |
| 48 | Montréal et jonction du Vermont | 144,433 | 2,706,863 | 63,166 | ..... | 55,805 03 | 64,349 06 | 91 75 |
| 49 | Morrissey Fernie & Michel | 105,310 | 642,391 | ..... | 35,424 | 10,681 65 | 10,681 65 | ..... |
| 50 | Napierville Junction Railway | 11,486 | 157,498 | ..... | 16,902 | 4,277 03 | 5,062 65 | 84 38 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 21,165 | 682,133 | 37,157 | ..... | 24,356 86 | 29,540 31 | 2,887 61 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | 22,938 | 516,336 | ..... | 70,326 | 13,681 98 | 15,425 52 | 8,543 59 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard | 18,241 | 364,820 | 1,240 | 24,610 | 8,580 09 | 9,738 58 | 103 39 |
| 54 | New Brunswick Southern | 19,261 | 746,171 | ..... | 52,105 | 17,665 61 | 23,187 72 | 229 16 |
| 55 | New-Westminster Southern | 23,034 | 323,590 | 32 | 10,680 | 11,631 04 | 14,547 96 | 135 96 |
| 56 | North Shore | 782 | 6,256 | ..... | 4,800 | 199 55 | 199 55 | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | 7,347 | 51,429 | ..... | 17,528 | 1,581 30 | 1,893 30 | ..... |
| 58 | Orford Mountain | 11,470 | 189,255 | ..... | 34,027 | 5,037 50 | 5,739 93 | 89 00 |
| 59 | Ottawa & New York | 114,468 | 2,933,630 | 76,549 | ..... | 64,745 11 | 72,873 21 | 2,815 23 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | 303,486 | 6,161,438 | 276,457 | 4,890 | 125,269 30 | 155,437 25 | 7,025 21 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. Railway | 72,464 | 369,566 | 3,734 | 6,316 | 6,767 65 | 7,429 29 | ..... |
| 63 | Quebec Central | 364,012 | 15,901,287 | 213,279 | 238,609 | 331,172 83 | 367,967 19 | 6,842 11 |
| 64 | Québec et lac Saint-Jean | 325,329 | 11,052,901 | 189,088 | 41,107 | 205,599 49 | 237,473 69 | 8,237 39 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 112,820 | 1,253,091 | 11,327 | 6 | 14,041 87 | 14,041 87 | 4,717 96 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 280,854 | 4,450,839 | 66,875 | 143,980 | 107,150 42 | 120,012 63 | 335 52 |
| 67 | Red Mountain | 9,710 | 84,929 | 38 | 6,552 | 2,970 84 | 3,867 60 | 564 42 |
| 68 | Rutland & Noyan | 121,269 | 411,102 | 2,118 | 4,614 | 9,184 02 | 9,421 38 | ..... |
| 69 | Salisbury & Harvey | 14,646 | 336,653 | ..... | 38,276 | 8,970 45 | 11,790 22 | 1,214 85 |
| 70 | Schomberg & Aurora | 16,902 | 152,118 | ..... | 21,843 | 4,659 51 | 4,659 51 | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 182,912 | 1,216,076 | 44,577 | 17,811 | 28,521 84 | 36,739 07 | 298 31 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 450,803 | 11,021,528 | 182,052 | ..... | 182,652 84 | 194,697 64 | 381 27 |
| 74 | Saint-Martin | 11,342 | 204,155 | ..... | 18,020 | 5,121 91 | 6,139 16 | 230 21 |
| 75 | Sydney & Louisburg Dom. Coal Co. | 41,770 | 660,490 | 36,695 | ..... | 16,651 80 | 19,531 94 | 2,436 07 |
| 76 | Spokane & British Columbia | 748 | 2,767 | ..... | 1,144 | 97 62 | 99 10 | 18 00 |
| 77 | Témiscouata | 88,087 | 2,755,791 | 75,248 | 70,670 | 67,954 02 | 76,646 39 | 3,708 53 |
| 78 | Témiskaming & Northern Ontario | 771,220 | 25,609,325 | 355,446 | ..... | 636,613 61 | 693,657 98 | 76,700 35 |
| 79 | Mille-Iles | 30,643 | 183,858 | ..... | 33,312 | 8,388 46 | 11,913 83 | 2,386 97 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 480,909 | 13,970,010 | 282,623 | ..... | 271,645 55 | 290,014 80 | 8,553 00 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 213,554 | 6,023,850 | 134,282 | 69,755 | 179,809 37 | 196,433 96 | 5,261 09 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B. | 67,498 | 880,576 | 6,822 | 15,834 | 20,370 06 | 20,793 21 | 307 47 |

TABLEAU 9.—SOMMAIRE des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | B |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Voyageurs transportés. | Voyageurs transportés, un mille. | Milles produisant revenu, trains à voyageurs. | Milles produisant revenu, trains mixtes. | Total du revenu des voyageurs. | Total des recettes des voyageurs. | Total des autres recettes. |
| | | Nombre. | Nombre. | Milles. | Milles. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | 56,609 | 64,534 | 479 | 1,010 | 2,002 74 | 2,034 32 | 22 88 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | 574,785 | 36,562,834 | 713,586 | ..... | 630,216 04 | 667,447 54 | 5,589 72 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | 5,185 | 55,738 | ..... | 4,504 | 2,976 65 | 3,245 65 | ..... |
| 86 | York & Carleton | 6,950 | 38,200 | ..... | 8,502 | 2,159 00 | 2,419 70 | ..... |
| | Total | 35,894,575 | 2,466,729,664 | 35,022,541 | 6,441,440 | 46,018,879 56 | 52,956,218 51 | 3,502,394 59 |

TABLEAU 9.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Tonnes de marchandises transportées. | Tonnes de marchandises transportées, un mille. | Milles produisant revenu, trains mixtes. | Milles produisant revenu, trains à marchandises. | Total du revenu des marchandises. | Total des recettes des marchandises. | Total des trains-milles produisant revenu. | Total des recettes brutes. | Total des frais d'exploitation. | Milles exploités au 30 juin. |
| | | Nombre. | Nombre. | Milles. | Milles. | $ c. | $ c. | Milles. | $ c. | $ c. | Milles. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co... | 178,090 | 8,727,325 | 44,880 | 39,486 | 244,531 64 | 244,956 64 | 129,116 | 377,452 28 | 240,453 21 | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay. | 277,946 | 6,341,160 | 36,245 | 15,726 | 114,720 54 | 234,546 58 | 53,424 | 396,079 75 | 287,997 73 | ..... |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur... | 31,169 | 1,122,084 | 93,900 | ..... | 47,806 07 | 47,806 07 | 93,900 | 85,921 00 | 85,168 52 | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western... | 14,974 | 277,252 | 17,044 | ..... | 10,887 12 | 10,887 12 | 17,044 | 16,571 37 | 26,443 94 | ..... |
| 5 | Baie de Quinté.. ..... | 159,097 | 5,807,569 | 158,428 | 5,735 | 121,792 89 | 121,792 89 | 164,163 | 167,735 32 | 132,688 45 | 89.37 |
| 6 | Bedlington & Nelson..... | 6,600 | 19,741 | 1,421 | 31 | 1,050 07 | 1,050 07 | 1,452 | 1,210 88 | 5,975 75 | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay..... | 24,975 | 124,875 | 3,000 | ... ..... | 3,710 59 | 3,710 59 | 3,000 | 3,710 59 | 6,994 35 | ..... |
| 8 | Brandon, Sask., & Hudson Bay | 66,623 | 2,881,863 | ..... | 25,006 | 41,730 74 | 41,990 75 | 68,976 | 75,465 18 | 95,075 44 | ..... |
| 9 | British Yukon..... | 23,744 | 2,023,641 | 55,620 | 1,112 | 246,507 73 | 246,507 73 | 58,288 | 328,994 60 | 116,665 37 | ..... |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern .... ..... ... | 22,456 | 673,680 | 27,880 | 370 | 27,653 85 | 27,653 85 | 57,330 | 59,863 65 | 37,911 49 | ..... |
| 11 | Canada Southern..... | 6,752,247 | 1,084,838,260 | 132,817 | 1,888,435 | 6,117,596 94 | 6,167,553 49 | 3,698,322 | 8,833,944 02 | 5,113,187 84 | ..... |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial..... | 3,984,054 | 1,106,777,165 | 379,227 | 3,805,646 | 6,120,691 51 | 6,181,392 12 | 6,781,677 | 9,515,554 93 | 8,815,268 12 | ..... |
| 13 | Ile-du-Prince-Edouard..... | 103,100 | 3,503,868 | 186,114 | ..... | 146,631 41 | 148,926 31 | 328,018 | 318,031 58 | 429,213 87 | ..... |
| 14 | Canadian Northern..... | 3,809,856 | 1,356,351,140 | 528,288 | 3,370,992 | 9,955,289 93 | 10,105,206 93 | 5,814,446 | 13,833,061 63 | 9,194,509 79 | ..... |
| 15 | Canadian Northern, Ontario.. | 431,261 | 38,264,663 | 133,051 | 114,923 | 337,749 33 | 341,212 84 | 446,361 | 510,989 72 | 477,224 26 | ..... |
| 16 | Canadian Northern, Quebec... | 641,052 | 49,293,363 | 170,682 | 169,181 | 642,343 81 | 647,448 89 | 613,942 | 940,646 63 | 887,289 52 | ..... |
| 17 | Canadien Pacifique..... | 20,551,368 | 7,569,824,332 | 1,672,993 | 20,574,576 | 58,904,060 20 | 59,243,881 59 | 38,397,562 | 88,317,122 33 | 57,767,540 42 | ..... |
| 18 | Cap Breton..... | 2,869 | 58,092 | 19,468 | ..... | 2,271 66 | 2,271 66 | 19,468 | 7,293 83 | 16,818 36 | 31.00 |
| 19 | Caraquet..... | 26,218 | 1,179,810 | 43,241 | ..... | 34,961 40 | 34,961 40 | 43,241 | 53,271 24 | 53,240 24 | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville..... | 45 | 585 | 2,418 | ..... | 64 12 | 64 12 | 2,418 | 2,143 60 | 4,701 21 | 13.00 |
| 21 | Central Ontario..... | 273,143 | 9,941,384 | 45,072 | 49,866 | 209,761 16 | 209,761 16 | 199,378 | 306,796 80 | 168,854 65 | 149.73 |
| 22 | Crowsnest Southern..... | 224,166 | 10,906,894 | ..... | 63,274 | 133,269 36 | 133,340 07 | 109,378 | 158,483 07 | 196,530 01 | ..... |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co ... | 92,764 | 1,350,160 | 36,132 | ..... | 32,729 96 | 32,729 96 | 36,132 | 48,937 08 | 43,383 53 | 32.00 |
| 24 | Dominion Atlantic..... | 342,257 | 17,112,850 | 184,545 | 65,166 | 437,021 66 | 437,189 16 | 556,342 | 837,377 08 | 513,953 92 | ..... |
| 25 | Elgin & Havelock. ..... | 13,531 | 189,434 | 18,720 | ..... | 9,805 92 | 9,805 92 | 18,720 | 10,594 22 | 11,761 01 | 28.00 |
| 26 | Eastern British Columbia... .. | 112,488 | 1,306,063 | 7,584 | ..... | 23,821 21 | 25,526 21 | 7,584 | 29,659 98 | 29,020 00 | ..... |
| 27 | Grand Tronc..... | 16,751,343 | 2,972,874,528 | 522,467 | 9,044,555 | 19,968,630 34 | 20,244,172 34 | 17,250,320 | 31,342,500 46 | 22,535,496 06 | ..... |
| 28 | Gr.-Tronc, Canada Atlantique. | 1,534,984 | 216,811,025 | 136,610 | 673,680 | 1,430,373 09 | 1,532,650 63 | 1,412,947 | 2,035,805 94 | 1,667,433 46 | ..... |
| 29 | Halifax & Southwestern..... | 213,850 | 10,701,093 | 227,537 | 28,414 | 199,066 39 | 200,491 19 | 341,926 | 412,013 85 | 345,317 38 | ..... |
| 30 | Hereford..... | 165,228 | 4,505,633 | 21,412 | 24,125 | 47,054 16 | 47,055 66 | 75,066 | 66,802 07 | 96,904 28 | ..... |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co..... | 290,658 | 16,202,735 | 42,660 | 63,047 | 168,592 10 | 168,808 73 | 105,707 | 192,602 88 | 104,630 20 | ..... |

TABLEAU 9.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1910—*Fin.*

| Numéro. | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 19 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Tonnes de marchandises transportées. | Tonnes de marchandises transportées, un mille. | Milles produisant revenu, trains mixtes. | Milles produisant revenu, trains à marchandises. | Total du revenu des marchandises. | Total des recettes des marchandises. | Total des trains-milles produisant revenu. | Total des recettes brutes. | Total des frais d'exploitation. | Milles exploités au 30 juin. |
| | | Nombre. | Nombre. | Milles. | Milles. | $ c. | $ c. | Milles. | $ c. | $ c. | Milles. |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa.. | 29,107 | 910,300 | 31,814 | ..... | 20,449 15 | 20,449 15 | 32,120 | 27,990 53 | 30,402 40 | ..... |
| 33 | Kaslo & Slocan.... ..... .. | 15,081 | 278,188 | 7,033 | ..... | 14,964 66 | 14,964 66 | 7,033 | 17,991 10 | 34,958 18 | ..... |
| 34 | Kent Northern..... | 6,961 | 187,947 | 16,902 | ..... | 9,043 32 | 9,043 32 | 17,010 | 17,346 38 | 11,290 00 | ..... |
| 35 | Kettle River Valley..... | 2,104 | 30,574 | 2,136 | ..... | 1,839 15 | 1,839 15 | 2,136 | 2,254 90 | 5,907 65 | 18.50 |
| 36 | Kingston & Pembroke..... | 106,983 | 5,242,167 | 97,884 | 3,099 | 112,135 84 | 130,940 17 | 131,850 | 185,922 59 | 159,968 40 | 109.80 |
| 37 | Klondike Mines..... .. .. | 14,961 | 150,718 | 9,886 | ..... | 41,806 18 | 41,806 18 | 9,886 | 54,032 29 | 53,066 71 | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton. ..... | 40,503 | 202,000 | 9.450 | ..... | 10,179 64 | 10,179 64 | 9,450 | 10,641 64 | 7,245 72 | 6.00 |
| 39 | London & Port Stanley. ..... | 486,302 | 8,238,062 | 15,500 | 41,202 | 75,471 99 | 83,995 21 | 121,568 | 124,228 93 | 125,924 24 | ..... |
| 40 | Lotbinière et Mégantic..... | 55,874 | 766,952 | 18,780 | ..... | 28,955 59 | 28,955 59 | 19,636 | 35,487 99 | 32,493 00 | ..... |
| 41 | Manitoulin & North Shore.... | 412,486 | 3,307,418 | 13,613 | 11,852 | 72,270 50 | 76,432 10 | 25,719 | 81,012 59 | 48,772 86 | ..... |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | 199,300 | 1,795,151 | 21,180 | 7,575 | 58,017 46 | 58,017 46 | 28,755 | 65,869 67 | 43,822 29 | ..... |
| 43 | Massawippi Valley..... | 493,719 | 14,413,793 | 5,768 | 90,868 | 127,296 13 | 128,667 77 | 177,620 | 197,963 62 | 148,481 57 | ..... |
| 44 | Manitoba Great Northern..... | 102,436 | 6,050,936 | 27,539 | 5,434 | 61,703 38 | 61,778 28 | 38,489 | 70,272 47 | 85,105 08 | ..... |
| 45 | Moncton et Bouctouche..... | 29,255 | 618,188 | 21,390 | ..... | 18,430 43 | 18,430 43 | 21,390 | 28,202 52 | 22,818 70 | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique..... | 1,110,564 | 59,614,174 | 163,166 | 243,893 | 707,255 48 | 712,832 21 | 544,004 | 933,112 12 | 820,207 11 | ..... |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale. | 73,805 | 1,908,402 | 16,786 | 25,645 | 48,510 67 | 48,667 78 | 96,890 | 105,041 21 | 64,314 26 | ..... |
| 48 | Montreal & Vermont Jct..... | 94,915 | 1,842,505 | ..... | 36,188 | 39,750 51 | 39,835 96 | 99,354 | 104,276 77 | 60,648 81 | ..... |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel... | 573,149 | 3,438,894 | 35,424 | ..... | 93,744 35 | 99,841 15 | 35,424 | 110,522 80 | 78,845 30 | 10.85 |
| 50 | Napierville, Junction Railway. | 228,879 | 6,485,250 | 16,902 | 3,797 | 57,234 88 | 57,234 88 | 20,699 | 62,381 91 | 34,821 38 | ..... |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard..... | 38,494 | 1,503,993 | ..... | 18,444 | 41,667 13 | 42,055 48 | 55,721 | 74,483 40 | 120,203 21 | ..... |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry.Co.. | 67,637 | 3,069,077 | 70,326 | ..... | 41,573 99 | 41,573 99 | 70,326 | 65,543 10 | 77,841 00 | ..... |
| 53 | New Brunswick & P.E.Island.. | 36,300 | 538,588 | 24,610 | 27,530 | 21,046 63 | 21,046 63 | 53,380 | 30,888 60 | 26,120 58 | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern ..... | 20,562 | 1,256,443 | 52,105 | 6,577 | 20,937 80 | 20,939 80 | 58,682 | 44,356 68 | 76,738 60 | ..... |
| 55 | New Westminster Southern ... | 40,644 | 424,890 | 10,680 | 32 | 24,668 70 | 24,922 00 | 10,744 | 39,605 92 | 26,332 45 | ..... |
| 56 | North Shore ..... | 8,173 | 65,360 | 4,800 | ..... | 3,269 21 | 3,269 21 | 4,800 | 3,468 76 | 3,355 48 | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co... | 7,109 | 59,010 | 17,528 | ..... | 3,058 58 | 3,058 58 | 17,528 | 4,951 88 | 10,496 49 | ..... |
| 58 | Orford Mountain..... | 27,006 | 432,096 | 34,027 | ..... | 16,755 17 | 16,780 37 | 34,043 | 22,609 30 | 33,868 66 | ..... |
| 59 | Ottawa & New York..... | 141,486 | 5,506,691 | ..... | 37,278 | 76,345 58 | 76,462 25 | 113,877 | 152,150 69 | 150,655 58 | ..... |
| 60 | Père Marquette—en Canada .. | 2,162,247 | 433,963,951 | 4,890 | 1,008,897 | 2,269,438 13 | 2,295,157 55 | 1,290,387 | 2,457,620 01 | 1,500,584 17 | ..... |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co.. | 13,281 | 79,686 | ..... | 5,988 | 5,492 97 | 5,492 97 | 5,988 | 5,492 97 | 3,110 00 | ..... |
| 62 | Embranchement Princeton de la Washington County Ry... | 160,474 | 818,417 | 6,316 | 562 | 15,038 00 | 15,038 00 | 10,632 | 22,467 29 | 10,767 19 | 5 10 |
| 63 | Québec Central ..... .. .. ... | 688,151 | 48,562,639 | 238,609 | 62,400 | 729,873 54 | 729,873 54 | 617,609 | 1,104,682 84 | 759,555 75 | ..... |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | 260,134 | 22,615,614 | 41,107 | 158,053 | 333,912 55 | 335,350 17 | 391,104 | 581,061 25 | 546,917 09 | ..... |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co. | 111,317 | 1,147,060 | 6 | 20,096 | 43,058 22 | 44,028 02 | 31,429 | 62,787 85 | 48,299 43 | ..... |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 273,046 | 12,230,497 | 143,980 | 7,082 | 156,460 99 | 158,123 33 | 217,937 | 278,471 48 | 255,304 31 | ..... |
| 67 | Red Mountain | 19,722 | 153,254 | 6,552 | 6,489 | 8,304 76 | 11,014 76 | 13,079 | 15,446 78 | 42,730 11 | ..... |
| 68 | Rutland & Noyan | 170,944 | 579,500 | 4,614 | ..... | 4,166 61 | 4,166 61 | 6,732 | 13,587 99 | 9,418 58 | ..... |
| 69 | Salisbury & Harvey | 54,600 | 1,638,000 | 38,276 | ..... | 22,471 24 | 22,471 24 | 38,366 | 35,476 31 | 34,544 09 | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | 8,188 | 114,632 | 21,843 | ..... | 5,527 06 | 5,527 06 | 21,843 | 10,186 57 | 12,964 33 | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 120,297 | 1,379,299 | 17,811 | 28,158 | 40,855 76 | 41,098 26 | 90,546 | 78,135 64 | 71,966 48 | ..... |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | 287,004 50 | 287,004 50 | ..... | 287,004 50 | 113,199 79 | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 669,564 | 24,858,622 | ..... | 104,959 | 319,908 06 | 320,022 56 | 287,116 | 515,101 47 | 293,986 66 | ..... |
| 74 | St. Martins | 18,715 | 330,746 | 18,020 | ..... | 12,469 05 | 12,469 05 | 18,020 | 18,838 42 | 15,673 06 | ..... |
| 75 | Sidney & Louisburg (Dom. Coal Co) | 2,660,644 | 41,203,162 | ..... | 160,020 | 280,562 82 | 293,133 28 | 196,715 | 315,101 29 | 293,806 36 | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | 15,235 | 56,370 | 1,144 | ..... | 2,678 86 | 3,157 52 | 1,144 | 3,274 62 | 5,162 39 | ..... |
| 77 | Témiscouata | 138,254 | 5,903,922 | 70,670 | 15,398 | 150,870 70 | 151,270 70 | 161,316 | 231,625 62 | 168,877 02 | ..... |
| 78 | Temiscaming & North'n Ont. | 692,387 | 62,036,261 | ..... | 366,909 | 957,149 59 | 966,707 07 | 752,370 | 1,737,065 40 | 1,142,210 16 | ..... |
| 79 | Mille-Iles | 34,513 | 207,078 | 33,312 | ..... | 23,060 74 | 23,060 74 | 33,312 | 37,361 54 | 30,910 76 | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 1,643,719 | 63,868,558 | ..... | 188,850 | 678,332 61 | 719,850 10 | 473,392 | 1,018,417 90 | 588,572 49 | ..... |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 1,157,738 | 32,800,719 | 69,755 | 87,071 | 433,952 26 | 436,237 47 | 291,865 | 637,932 52 | 665,085 92 | ..... |
| 82 | Victoria et Sydney, C.B. | 35,766 | 495,843 | 15,834 | ..... | 25,252 01 | 25,465 01 | 22,656 | 46,565 69 | 27,267 22 | ..... |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | 34,252 | 39,047 | 1,010 | ..... | 2,163 53 | 2,163 53 | 1,489 | 4,220 73 | 2,226 42 | ..... |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Can.) | 1,366,666 | 324,598,514 | ..... | 907,776 | 1,717,099 59 | 1,726,648 01 | 1,622,206 | 2,399,685 27 | 1,792,579 29 | ..... |
| 85 | Wellington Colliery Co | 378,560 | 4,069,520 | 4,504 | 31,200 | 70,252 61 | 70,252 61 | 35,704 | 73,498 26 | 63,498 26 | ..... |
| 86 | York & Carleton | 8,501 | 46,756 | 8,502 | ..... | 3,448 30 | 3,448 30 | 8,502 | 5,868 00 | 3,865 00 | ..... |
| | Grand total | 74,482,866 | 15,712,127,701 | 6,447,440 | 43,742,668 | 116,229,894 06 | 117,497,604 03 | 85,409,241 | 173,956,217 13 | 120,405,440 42 | ..... |

TABLEAU 10.—RELEVÉ du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 | 2 | 5 | 6 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer | Milles produisant revenu, trains à voyageurs. | Milles produisant revenus, trains mixtes | Milles produisant revenu, trains de marchandises | Milles parcourus par les trains spéciaux | Total des mill. parc. par des trains donnant revenu | Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu |
| | | Milles. | Milles. | Milles. | Milles. | Milles. | Milles. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 44,750 | 44,880 | 39.486 | ..... | 129,116 | 2,777 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 1,453 | 36,245 | 15,726 | ..... | 53,424 | 4,341 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | ..... | 93,900 | ..... | ..... | 93,900 | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | 17,044 | ..... | ..... | 17,044 | 125 |
| 5 | Baie de Quinté | ..... | 158,428 | 5,735 | ..... | 164,163 | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | 1,421 | 31 | ..... | 1,452 | 5 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 3,000 | ..... | ..... | 3,000 | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 43,970 | ..... | 25,006 | ..... | 68,976 | 518 |
| 9 | British Yukon | 1,556 | 55,620 | 1,112 | ..... | 58,288 | 9,003 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 28,990 | 27,880 | 370 | 90 | 57,330 | 180 |
| 11 | Canada Southern | 1,674,207 | 132,817 | 1,888,435 | 2,863 | 3,698,322 | 166.835 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 2,596,804 | 379,227 | 3,805,646 | ..... | 6,781,677 | 250,750 |
| 13 | " " Ile-du-Prince-Edouard | 132,386 | 186,114 | ..... | 9,518 | 328,018 | 34,455 |
| 14 | Canadian Northern | 1,912,582 | 528,288 | 3,370,992 | 2,584 | 5,814,446 | 510,976 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 198,071 | 133,051 | 114,923 | 316 | 446,361 | 15,772 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 267,063 | 170,682 | 169,181 | 7,016 | 613,942 | 14,139 |
| 17 | Canadien Pacifique | 16,119,543 | 1,672,993 | 20,574,576 | 30,450 | 38,397,532 | 2,006,290 |
| 18 | Cap Breton | ..... | 19,468 | ..... | ..... | 19,468 | ..... |
| 19 | Caraquet | ..... | 43,241 | ..... | ..... | 43,241 | ..... |
| 20 | Carillon & Grenville | ..... | 2,418 | ..... | ..... | 2,418 | ..... |
| 21 | Central Ontario | 104,440 | 45,972 | 49,866 | ..... | 199,378 | 6,446 |
| 22 | Crowsnest Southern | 46,104 | ..... | 63,274 | ..... | 109,378 | 10,060 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co. | ..... | 36,132 | ..... | ..... | 36,132 | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 305,061 | 184,545 | 65,166 | 1,570 | 556,342 | 8,056 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | 18,720 | ..... | ..... | 18,720 | ..... |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 7,584 | ..... | ..... | 7,584 | ..... |
| 27 | Grand-Tronc | 7,679,627 | 522,467 | 9,044,555 | 3,671 | 17,250,320 | 805,386 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 602,554 | 136,610 | 673,680 | 103 | 1,412,947 | 73,842 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 83,821 | 227,537 | 28,414 | 2,154 | 341,926 | 9,510 |
| 30 | Hereford | 33,529 | 21,412 | 24,125 | ..... | 79,066 | 881 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | ..... | 42,660 | 63,047 | ..... | 105,707 | 1,514 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | 31,814 | ..... | 306 | 32,120 | 816 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | 7,033 | ..... | ..... | 7,033 | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | 16,902 | ..... | 108 | 17,010 | 540 |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | 2,136 | ..... | ..... | 2,136 | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 30,382 | 97,884 | 3,099 | 485 | 131,850 | ..... |
| 37 | Klondike Mines | ..... | 9,886 | ..... | ..... | 9,886 | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | 9,450 | ..... | ..... | 9,450 | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 64,851 | 15,500 | 41,202 | 15 | 121,568 | 844 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | Lotbinière et Mégantic | ..... | 18,780 | ..... | 856 | 19,636 | ..... |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 254 | 13,613 | 11,852 | ..... | 25,719 | 1,489 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | ..... | 21,180 | 7,575 | ..... | 28,755 | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | 80,984 | 5,768 | 90,868 | ..... | 177,620 | 1,340 |
| 44 | Manitoba Great Northern | 5,480 | 27,539 | 5,434 | 36 | 38,489 | 152 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | ..... | 21,390 | ..... | ..... | 21,390 | 1,024 |
| 46 | Montréal et Atlantique | 136,814 | 163,166 | 243,893 | 131 | 544,004 | 17,727 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | 54,395 | 16,786 | 25,645 | 64 | 96,890 | 3,870 |
| 48 | Montreal et jonction du Vermont | 63,166 | ..... | 36,188 | ..... | 99,354 | 384 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | 35,424 | ..... | ..... | 35,424 | ..... |
| 50 | Napierville Junction Railway | ..... | 16,902 | 3,797 | ..... | 20,699 | 57 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 37,157 | ..... | 18,444 | 120 | 55,721 | 4,755 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | ..... | 70,326 | ..... | ..... | 70,326 | ..... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard | 1,240 | 24,610 | 27,530 | ..... | 53,380 | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | ..... | 52,105 | 65,77 | ..... | 58,682 | 10,980 |
| 55 | New Westminster Southern | 32 | 10,680 | 32 | ..... | 10,744 | 48 |
| 56 | North Shore | ..... | 4,800 | ..... | ..... | 4,800 | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | ..... | 17,528 | ..... | ..... | 17,528 | ..... |
| 58 | Orford Mountain | ..... | 34,027 | ..... | 16 | 34,043 | 5,655 |
| 59 | Ottawa et New-York | 76,549 | ..... | 37,278 | 50 | 113,877 | 14,701 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | 276,457 | 4,890 | 1,008,897 | 143 | 1,290,387 | 8,472 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | 5,988 | ..... | 5,988 | ..... |
| 62 | Embranchement Princeton de la Washington County Railway | 3,734 | 6,316 | 562 | 20 | 10,632 | 106 |
| 63 | Québec Central | 213,279 | 238,609 | 62,400 | 103,321 | 617,609 | 189,737 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | 189,088 | 41,107 | 158,053 | 2,856 | 391,104 | 14,156 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 11,327 | 6 | 20,096 | ..... | 31,429 | 1,665 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 66,875 | 143,980 | 7,082 | ..... | 217,937 | 1,894 |
| 67 | Red Mountain | 38 | 6,552 | 6,489 | ..... | 13,079 | 182 |
| 68 | Rutland & Noyan | 2,118 | 4,614 | ..... | ..... | 6,732 | ..... |
| 69 | Salisbury & Harvey | ..... | 38,276 | ..... | 90 | 38,366 | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | 21,843 | ..... | ..... | 21,843 | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 44,577 | 17,811 | 28,158 | ..... | 90,546 | 3,074 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 182,052 | ..... | 104,959 | 105 | 287,116 | 5,363 |
| 74 | St. Martins | ..... | 18,020 | ..... | ..... | 18,020 | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | 36,695 | ..... | 160,020 | ..... | 196,715 | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | 1,144 | ..... | ..... | 1,144 | ..... |
| 77 | Témiscouata | 75,248 | 70,670 | 15,398 | ..... | 161,316 | 24,435 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 355,446 | ..... | 366,909 | 30,015 | 752,370 | 157,206 |
| 79 | Mille-Iles | ..... | 33,312 | ..... | ..... | 33,312 | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 282,623 | ..... | 188,850 | 1,919 | 473,392 | 19,209 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 134,282 | 69,755 | 87,071 | 757 | 291,865 | 130,621 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B | 6,822 | 15,834 | ..... | ..... | 22,656 | ..... |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co | 479 | 1,010 | ..... | ..... | 1,489 | ..... |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | 713,586 | ..... | 907,776 | 844 | 1,622,206 | 29,171 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | 4,504 | 31,200 | ..... | 35,704 | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | 8,502 | ..... | ..... | 8,502 | ..... |
| | Total | 35,022,541 | 6,441,440 | 43,742,668 | 202,592 | 85,409,241 | 4,581,534 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | |
| | | GRAIN. | | | FARINE. | | |
| | Nom du chemin de fer. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 8,267 | 42 | 8,309 | 611 | 29 | 640 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 925 | 128 | 1,053 | 162 | 57 | 219 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | 81 | 703 | 784 | 248 | 1,610 | 1,858 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 4 | 327 | 331 | 114 | 858 | 972 |
| 5 | Baie de Quinté | 1,175 | 640 | 1,815 | 123 | 2,046 | 2,169 |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | 25 | 25 | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | 46,004 | ..... | 46,004 | 54 | ..... | 54 |
| 9 | British Yukon | 2,182 | ..... | 2,182 | 966 | ..... | 966 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 140 | 3,087 | 3,227 | 1,440 | 1,303 | 2,743 |
| 11 | Canada Southern | 21,892 | 652,788 | 674,680 | 24,902 | 140,929 | 165,831 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 16,499 | 140,802 | 157,301 | 27,980 | 135,335 | 163,315 |
| 13 | " " Ile-du-Prince-E. | 12,758 | ..... | 12,758 | 4,431 | ..... | 4,431 |
| 14 | Canadian Northern | 1,047,172 | 31,950 | 1,079,122 | 58,898 | 3,018 | 61,916 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 5,437 | 712 | 6,149 | 888 | 462 | 1,350 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 1,121 | 16,885 | 18,006 | 982 | 15,318 | 16,300 |
| 17 | Canadien Pacifique | 2,546,892 | 396,657 | 2,943,549 | 595,473 | 153,508 | 748,981 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | ..... | ..... | 4 | 283 | 287 |
| 19 | Caraquet | 80 | ..... | 80 | ..... | 2,060 | 2,060 |
| 20 | Carillon et Grenville | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | 4,759 | 3,458 | 8,217 | 21 | 2,297 | 2,318 |
| 22 | Crowsnest Southern | 109 | 648 | 757 | 86 | 20 | 106 |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co | ..... | 756 | 756 | ..... | 867 | 867 |
| 24 | Dominion Atlantic | 1,952 | 1,919 | 3,871 | ..... | ..... | ..... |
| 25 | Elgin & Havelock | 130 | 50 | 180 | 186 | 660 | 846 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 92 | 92 | ..... | 37 | 37 |
| 27 | Grand-Tronc | 290,288 | 1,400,263 | 1,690,551 | 277,172 | 243,442 | 470,614 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | 232,395 | 2,065 | 234,460 | 33,686 | 93 | 33,779 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 487 | 622 | 1,109 | 3,369 | 5,205 | 8,574 |
| 30 | Hereford | 3,138 | 638 | 3,776 | 439 | 347 | 786 |
| 31 | Inverness Ry. & Coal Co | 32 | 227 | 259 | 175 | 2,787 | 2,962 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | 40 | 40 | ..... | 203 | 203 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 64 | ..... | 64 | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | 850 | 850 |
| 35 | Kettle River Valley | 31 | ..... | 31 | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 6,035 | 4,353 | 10,388 | 2,029 | 2,373 | 4,402 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 14,146 | 9,561 | 23,707 | 738 | 3,555 | 4,293 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 99 | 172 | 271 | 113 | 582 | 695 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 137 | ..... | 137 | 61 | ..... | 61 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | 76 | 123 | 199 | 51 | 143 | 194 |
| 43 | Massawippi Valley | 670 | 8,193 | 8,863 | 223 | 1,978 | 2,201 |
| 44 | Manitoba Great Northern | 26,845 | 40,791 | 67,636 | 335 | 183 | 518 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | 1,012 | 63,853 | 64,865 | 779 | 103,222 | 104,001 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | 191 | 1,082 | 1,273 | 30 | 1,566 | 1,596 |
| 48 | Montréal et jonction du Vermont | 12 | 14,861 | 14,873 | 40 | 2,693 | 2,733 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 50 | Napierville Junction Railway | 900 | 570 | 1,470 | ..... | 411 | 411 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 60 | 182 | 242 | 148 | 20 | 168 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AGRICOLES. | | | | | | | | | |
| Autres produits de la minoterie | | | Foin. | | | Tabac. | | | |
| Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total dn tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 1,359 | 16 | 1,375 | 1,187 | ..... | 1,187 | 69 | ..... | 69 | 1 |
| 21 | 47 | 68 | 1,317 | 195 | 1,512 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| ..... | ..... | ..... | 726 | 60 | 786 | ..... | ..... | ..... | 3 |
| 2 | 35 | 37 | ..... | 495 | 495 | 2 | 12 | 14 | 4 |
| 46 | 40 | 86 | 390 | 44 | 434 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 33 | 33 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| ..... | ..... | ..... | 58 | ..... | 58 | ..... | ..... | ..... | 8 |
| 212 | ..... | 212 | 1,813 | ..... | 1,813 | 37 | ..... | 37 | 9 |
| 275 | 360 | 635 | 48 | 414 | 462 | ..... | 11 | 11 | 10 |
| 10,843 | 179,724 | 190,567 | 11,347 | 85,329 | 96,676 | 756 | 7,058 | 7,814 | 11 |
| 11,235 | 22,543 | 33,778 | 6 ,758 | 10,381 | 76,139 | ..... | ..... | ..... | 12 |
| 1,536 | ..... | 1,536 | 3,213 | ..... | 3,213 | 145 | ..... | 145 | 13 |
| 24,393 | 3,180 | 27,573 | 22,410 | 2,042 | 24,452 | ..... | ..... | ..... | 14 |
| 703 | 677 | 1,380 | 2,338 | 630 | 2,968 | ..... | ..... | ..... | 15 |
| ..... | ..... | ..... | 4,600 | 19,485 | 24,085 | 1,107 | 776 | 1,883 | 16 |
| 287,310 | 41,948 | 329,258 | 268,341 | 46,608 | 314,949 | 12,585 | 6,145 | 18,730 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | 29 | 22 | 51 | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | ..... | ..... | 75 | 1,480 | 1,555 | ..... | 40 | 40 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 36 | 1,435 | 1,471 | 74 | 3,086 | 3,160 | 2 | ..... | 2 | 21 |
| 10 | 50 | 60 | 55 | 780 | 835 | ..... | ..... | ..... | 22 |
| ..... | 555 | 555 | ..... | 275 | 275 | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 14,377 | 13,569 | 27,946 | 2,943 | 1,145 | 4,088 | 23 | 25 | 48 | 24 |
| 155 | 492 | 647 | 96 | ..... | 96 | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | 20 | 20 | ..... | 122 | 122 | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 103,883 | 93,521 | 197,404 | 78,954 | 117,605 | 196,559 | 840 | 7,852 | 8,692 | 27 |
| 58,516 | 2,056 | 60,572 | 37,272 | ..... | 37,272 | 4 | 28 | 32 | 28 |
| 3,033 | 543 | 3,576 | 2,041 | 1,409 | 3,450 | ..... | ..... | ..... | 29 |
| 122 | 40 | 162 | 583 | ..... | 583 | 6 | ..... | 6 | 30 |
| 71 | 32 | 103 | 59 | 1,297 | 1,356 | ..... | 6 | 6 | 31 |
| ..... | 263 | 263 | ..... | 171 | 171 | ..... | ..... | ..... | 32 |
| ..... | ..... | ..... | 45 | 24 | 69 | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 450 | 450 | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | ..... | ..... | 50 | ..... | 50 | ..... | ..... | ..... | 35 |
| 1,031 | 929 | 1,960 | 415 | 275 | 690 | 262 | 7 | 269 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 307 | 3,061 | 3,368 | 9,287 | 2,966 | 12,253 | 31 | 209 | 240 | 39 |
| ..... | 8 | 8 | 156 | 56 | 212 | 7 | ..... | 7 | 40 |
| 21 | ..... | 21 | 221 | ..... | 221 | ..... | ..... | ..... | 41 |
| 103 | 119 | 222 | 390 | 685 | 1,075 | ..... | 4 | 4 | 42 |
| 633 | 6,471 | 7,104 | 33 | 2,807 | 2,840 | 6 | 19 | 25 | 43 |
| 410 | 18 | 428 | 20 | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... | 44 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| 1,795 | 73,147 | 74,942 | 31,381 | 17,069 | 48,450 | 15 | 890 | 905 | 46 |
| 80 | 705 | 785 | 4,137 | 1,850 | 5,987 | ..... | ..... | ..... | 47 |
| ..... | 6,278 | 6,278 | 416 | 2,896 | 3,312 | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| ..... | 25 | 25 | 3,341 | 489 | 3,830 | ..... | ..... | ..... | 50 |
| 97 | ..... | 97 | 851 | 47 | 898 | ..... | ..... | ..... | 51 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | PRODUITS | | | | | |
| | | | GRAIN. | | | FARINE | | |
| | | | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co. | | ..... | 467 | 467 | ..... | 612 | 612 |
| 53 | New Brunswick & Prince Edward Island | | ..... | 805 | 805 | ..... | 1,114 | 1,114 |
| 54 | New Brunswick Southern | | 317 | 65 | 382 | 177 | 25 | 202 |
| 55 | New Westminster Southern | | 1,512 | ..... | 1,512 | 48 | ..... | 48 |
| 56 | North Shore | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | | 2 | 208 | 210 | ..... | 64 | 64 |
| 58 | Orford Mountain | | 13 | 741 | 754 | ..... | 524 | 524 |
| 59 | Ottawa and New York | | 711 | 452 | 1,163 | 200 | 1,378 | 1,578 |
| 60 | Père Marquette en Canada | | 78,010 | 23,458 | 101,468 | 4,070 | 8,721 | 12,791 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | ..... | 80 | 80 | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Emb. Princeton de la Washington Cty. Ry. | | 732 | ..... | 732 | 167 | ..... | 167 |
| 63 | Québec Central | | ..... | 10,543 | 10,543 | ..... | 18,865 | 18,865 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | | 1,952 | 3,858 | 5,810 | 1,912 | 3,826 | 5,738 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | | 4,126 | 3,051 | 7,177 | 302 | 204 | 506 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | | 1,173 | 1,110 | 2,283 | 46 | 4,433 | 4,479 |
| 67 | Red Mountain | | 40 | ..... | 40 | 39 | ..... | 39 |
| 68 | Rutland & Noyan | | ..... | 981 | 981 | ..... | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Harvey | | 79 | 400 | 479 | 25 | 900 | 925 |
| 70 | Schomberg & Aurora | | 2,396 | ..... | 2,396 | ..... | 774 | 774 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | 23 | 27,840 | 27,863 | 48 | 3,934 | 3,982 |
| 72 | Tunnel Saint Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | 349 | 1,183 | 1,532 | 653 | 935 | 1,588 |
| 74 | St. Martins | | ..... | 220 | 220 | ..... | 280 | 280 |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | 62 | 1,260 | 1,322 | ..... | 3,120 | 3,120 |
| 76 | Spokane & British Columbia | | 34 | ..... | 34 | ..... | 90 | 90 |
| 77 | Témiscouata | | 389 | 2,050 | 2,439 | 525 | 1,575 | 2,100 |
| 78 | Temiscaming & Northern Ontario | | 6,189 | 3,942 | 10,131 | 4,030 | 2,049 | 6,079 |
| 79 | Mille-Iles | | ..... | 208 | 208 | 147 | 807 | 954 |
| 80 | Toronto Hamilton & Buffalo | | 8,907 | 5,979 | 14,886 | 1,640 | 4,133 | 5,773 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 6,455 | 105 | 6,560 | 1,626 | 290 | 1,916 |
| 82 | Victoria et Sidney, C.B. | | 57 | 813 | 870 | ..... | 311 | 311 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | | 378 | 449 | 827 | 251 | 23 | 274 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | | 137,658 | ..... | 137,658 | 24,671 | ..... | 24,671 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | | ..... | 279 | 279 | ..... | 63 | 63 |
| 86 | York & Carleton | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Grand total | | 4,545,761 | 2,889,812 | 7,435,573 | 1,027,534 | 889,400 | 1,916,934 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AGRICOLES—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Autres produits de la minoterie | | | Foin. | | | Tabac. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 261 | 261 | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | 501 | 501 | 4,260 | ..... | 4,260 | ..... | ..... | ..... | 53 |
| 307 | ..... | 307 | 288 | 41 | 329 | 4 | ..... | 4 | 54 |
| 346 | ..... | 346 | 4,826 | ..... | 4,826 | ..... | ..... | ..... | 55 |
| 407 | ..... | 407 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | 220 | 220 | ..... | 14 | 14 | ..... | 1 | 1 | 57 |
| ..... | 858 | 858 | 10 | 428 | 438 | ..... | 2 | 2 | 58 |
| 226 | 1,025 | 1,251 | 2,558 | 1,085 | 3,643 | 7 | ..... | 7 | 59 |
| 1,696 | 7,508 | 9,204 | 51,216 | 7,275 | 58,491 | 170 | 513 | 683 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | 12 | ..... | 12 | ..... | ..... | ..... | 61 |
| 125 | ..... | 125 | 105 | ..... | 05 | ..... | ..... | ..... | 62 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 63 |
| 532 | 1,479 | 2,011 | 660 | 3,328 | 3,988 | ..... | ..... | ..... | 64 |
| 122 | 20 | 142 | 244 | 75 | 319 | 6 | ..... | 6 | 65 |
| 15 | 155 | 170 | 33,449 | 606 | 34,055 | ..... | ..... | ..... | 66 |
| 63 | ..... | 63 | 205 | ..... | 205 | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | ..... | ..... | 143 | 7,006 | 7,149 | ..... | ..... | ..... | 68 |
| ..... | ..... | ..... | 1,214 | ..... | 1,214 | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | ..... | 50 | ..... | 50 | ..... | 13 | 13 | 70 |
| 10 | 10,187 | 10,203 | 178 | 15,785 | 15,963 | ..... | ..... | ..... | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| 953 | 1,703 | 2,659 | 3,311 | 23,851 | 27,162 | ..... | 191 | 191 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 70 | 70 | ..... | ..... | ..... | 74 |
| ..... | 110 | 110 | ..... | 2,170 | 2,170 | ..... | 2 | 2 | 75 |
| ..... | ..... | ..... | 453 | ..... | 453 | ..... | ..... | ..... | 76 |
| 507 | 293 | 800 | 881 | 134 | 1,015 | 11 | 37 | 48 | 77 |
| 495 | 186 | 681 | 2,939 | 10,995 | 13,934 | ..... | ..... | ..... | 78 |
| 48 | ..... | 48 | 13 | 180 | 193 | ..... | ..... | ..... | 79 |
| 1,237 | 1,850 | 3,077 | 1,179 | 437 | 1,616 | 96 | 315 | 411 | 80 |
| 1,198 | 60 | 1,258 | 8,452 | ..... | 8,452 | 44 | ..... | 44 | 81 |
| ..... | 1,855 | 1,855 | ..... | 833 | 833 | ..... | ..... | ..... | 82 |
| 1,669 | 100 | 1,769 | 849 | ..... | 849 | ..... | ..... | ..... | 83 |
| 24,550 | ..... | 24,550 | 13,010 | ..... | 13,010 | 489 | ..... | 489 | 84 |
| ..... | 145 | 145 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | 175 | 520 | 695 | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 557,120 | 480,162 | 1,037,282 | 687,150 | 397,816 | 1,084,966 | 16,724 | 24,156 | 40,880 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | | |
| | | COTON. | | | | FRUITS ET LÉGUMES. | | |
| | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | ..... | 1 | 1 | 1,820 | 546 | 2,366 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | 272 | 85 | 357 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | 3 | 3 | 8 | 11 | 19 |
| 5 | Baie de Quinté | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | ..... | ..... | 15 | ..... | 15 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | 1,467 | ..... | 1,467 |
| 9 | British Yukon | ..... | ..... | ..... | 1,251 | ..... | 1,251 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | ..... | ..... | ..... | 26 | 73 | 99 |
| 11 | Canada Southern | ..... | 16,304 | 16,304 | 14,297 | 63,066 | 77,363 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 2,661 | 1,198 | 3,859 | 21,799 | 15,017 | 36,816 |
| 13 | " " Ile du Prince-E. | 45 | ..... | 45 | 4,051 | ..... | 4,051 |
| 14 | Canadian Northern | ..... | ..... | ..... | 15,693 | 13,274 | 28,967 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | ..... | ..... | ..... | 1,217 | 202 | 1,419 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | ..... | ..... | ..... | 386 | 3,474 | 3,860 |
| 17 | Canadien Pacifique | 1,195 | 13,746 | 14,941 | 195,089 | 79,353 | 274,442 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | ..... | 525 | 210 | 735 |
| 20 | Carillon et Grenville | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | ..... | ..... | ..... | 10,560 | 352 | 10,912 |
| 22 | Crowsnest Southern | ..... | ..... | ..... | 624 | ..... | 624 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 1,359 | 275 | 1,634 | 88,090 | 202 | 88,292 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | ..... | 40 | ..... | 40 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | ..... | ..... | ..... | 54 | 54 |
| 27 | Grand-Tronc | 1,619 | 12,797 | 14,416 | 139,606 | 95,237 | 234,843 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 10,026 | 5,926 | 15,952 | 833 | 5,851 | 6,684 |
| 29 | Halifax & Southwestern | ..... | ..... | ..... | 2,988 | 581 | 3,569 |
| 30 | Hereford | 4 | ..... | 4 | 181 | 6 | 187 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | ..... | ..... | ..... | 26 | 151 | 177 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 | 18 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 10 | 403 | 413 | 254 | 95 | 349 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | ..... | 228 | 228 | 11,224 | 3,042 | 14,266 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | ..... | ..... | ..... | 62 | 16 | 78 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 103 | ..... | 103 | ..... | ..... | ..... |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | ..... | ..... | ..... | ..... | 103 | 103 |
| 43 | Massawippi Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 44 | Manitoba Great Northern | ..... | ..... | ..... | 271 | ..... | 271 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | ..... | 7,769 | 7,769 | 294 | 5,884 | 6,178 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 48 | Montréal et jonction du Vermont | ..... | ..... | ..... | 60 | 147 | 207 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 50 | Napierville Junction Railway | ..... | 27 | 27 | 24 | 1,439 | 1,463 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | ..... | ..... | ..... | 498 | 20 | 518 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AGRICOLES—*Suite.* | | | PRODUITS DES ANIMAUX. | | | | | | |
| AUTRES PRODUITS AGRICOLES. | | | BÉTAIL. | | | VIANDES PRÉPARÉES. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | 5,633 | 755 | 6,388 | 105 | 100 | 205 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | 693 | 150 | 843 | 118 | 12 | 130 | 2 |
| 67 | 6 | 73 | 20 | 187 | 207 | 54 | 3 | 57 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | 143 | 3 | 146 | 1 | 64 | 65 | 4 |
| 2,074 | 105 | 2,179 | 3,094 | 27 | 3,121 | 244 | 8 | 252 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 14 | ..... | 14 | 147 | ..... | 147 | ..... | ..... | ..... | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 2,297 | ..... | 2,297 | 75 | ..... | 75 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | 2,122 | 74 | 2,196 | ..... | 72 | 72 | 10 |
| 20,212 | 87,893 | 108,105 | 22,493 | 222,055 | 244,548 | 2,939 | 103,199 | 106,138 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | 15,429 | 5,755 | 21,184 | 3,192 | 15,218 | 18,410 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | 3,611 | ..... | 3,611 | 2,300 | ..... | 2,300 | 13 |
| ..... | ..... | ..... | 37,438 | 3,688 | 41,126 | 3,005 | 632 | 3,637 | 14 |
| ..... | ..... | ..... | 4,421 | 245 | 4,666 | 185 | 12 | 197 | 15 |
| ..... | ..... | ..... | 1,611 | 447 | 2,058 | ..... | ..... | ..... | 16 |
| ..... | ..... | ..... | 334,030 | 58,103 | 392,133 | 29,329 | 135,700 | 165,029 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | ..... | ..... | 35 | ..... | 35 | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | 6 | 24 | 30 | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 7,988 | ..... | 7,988 | 4,265 | 119 | 4,384 | 78 | ..... | 78 | 21 |
| 144 | ..... | 144 | 68 | 60 | 128 | 14 | ..... | 14 | 22 |
| ..... | ..... | ..... | 10 | 7 | 17 | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | ..... | ..... | 1,993 | 318 | 2,311 | 1,078 | 7 | 1,085 | 24 |
| 297 | 165 | 462 | 86 | 10 | 96 | 133 | 20 | 153 | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 14 | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 25,447 | 24,546 | 49,993 | 274,296 | 168,298 | 442,594 | 34,878 | 57,639 | 92,517 | 27 |
| ..... | ..... | ..... | 8,813 | 3,266 | 12,079 | 89 | 1,073 | 1,162 | 28 |
| 7 | ..... | 7 | 382 | 64 | 446 | ..... | ..... | ..... | 29 |
| 100 | ..... | 100 | 462 | ..... | 462 | 31 | 1 | 32 | 30 |
| ..... | ..... | ..... | 405 | 13 | 418 | 17 | 7 | 24 | 31 |
| ..... | ..... | ..... | 241 | ..... | 241 | ..... | 30 | 30 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | 100 | 100 | 100 | ..... | 100 | 25 | ..... | 25 | 34 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| ..... | ..... | ..... | 2,056 | 429 | 2,485 | 158 | 37 | 195 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 20,265 | 4,144 | 24,409 | 4,520 | 475 | 4,995 | 523 | 1,198 | 1,721 | 39 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | ..... | 15 | 15 | 40 |
| ..... | ..... | ..... | 10 | ..... | 10 | 41 | ..... | 41 | 41 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 22 | 22 | ..... | 32 | 32 | 42 |
| 528 | 266 | 794 | 693 | 856 | 1,549 | 195 | 1 | 196 | 43 |
| ..... | ..... | ..... | 671 | 20 | 691 | 30 | ..... | 30 | 44 |
| 3,921 | ..... | 3,921 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| ..... | ..... | ..... | 3,237 | 10,952 | 14,189 | 13 | 109,386 | 109,399 | 46 |
| ..... | ..... | ..... | 806 | 47 | 853 | ..... | ..... | ..... | 47 |
| ..... | 2,970 | 2,970 | 31 | 1,000 | 1,031 | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| ..... | ..... | ..... | 808 | 123 | 931 | ..... | ..... | ..... | 50 |
| 25 | ..... | 25 | 55 | ..... | 55 | ..... | 12 | 12 | 51 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | |
| | | COTON. | | | FRUITS ET LÉGUMES. | | |
| | NOM DU CHEMIN DE FER. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Ed | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | ..... | ..... | ..... | 176 | 2 | 178 |
| 55 | New Westminster Southern | ..... | ..... | ..... | 1,436 | ..... | 1,436 |
| 56 | North Shore | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 11 | 8 | 19 | 11 | 1 | 12 |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | ..... | 16 | ..... | 16 |
| 59 | Ottawa & New York | 345 | 684 | 1,029 | 172 | 513 | 685 |
| 60 | Père Marquette—en Canada | ..... | 560 | 560 | 87,678 | 13,198 | 100,876 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. Ry | ..... | ..... | ..... | 1,326 | ..... | 1,326 |
| 63 | Québec Central | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | ..... | ..... | ..... | 1,422 | ..... | 1,422 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 13 | 3,036 | 3,049 | 146 | 102 | 248 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | ..... | 26 | 26 | 315 | 229 | 544 |
| 67 | Red Mountain | ..... | ..... | ..... | 217 | ..... | 217 |
| 68 | Rutland & Noyan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Harvey | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | 482 | ..... | 482 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | ..... | ..... | ..... | 8 | 388 | 396 |
| 72 | Tunnel Saint Clair | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 126 | 1,880 | 2,066 | 87 | 3,756 | 3,843 |
| 74 | St. Martins | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | ..... | ..... | ..... | 10 | 212 | 222 |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | ..... | ..... | 160 | ..... | 160 |
| 77 | Temiscouata | 1 | 4 | 5 | 3,386 | 125 | 3,511 |
| 78 | Témiskaming & Northern Ontario | ..... | ..... | ..... | 1,709 | 5,880 | 7,589 |
| 79 | Millé-Iles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | ..... | 761 | 761 | 6,356 | 4,400 | 10,756 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 240 | ..... | 240 | 4,361 | ..... | 4,361 |
| 82 | Victoria et Sidney, C. B | ..... | ..... | ..... | 455 | 238 | 693 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co | ..... | ..... | ..... | 17 | 713 | 730 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | 1,534 | ..... | 1,534 | 27,263 | ..... | 27,263 |
| 85 | Wellington Colliery Co | ..... | ..... | ..... | ..... | 96 | 96 |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Totaux | 19,292 | 65,636 | 84,928 | 650,760 | 318,362 | 969,122 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AGRICOLES—*Suite.* | | | PRODUITS DES ANIMAUX—*Suite.* | | | | | | |
| AUTRES PRODUITS AGRICOLES. | | | BÉTAIL. | | | VIANDES PRÉPARÉES. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 52 |
| ... | ... | ... | 176 | ... | 176 | ... | ... | ... | 53 |
| ... | ... | ... | 175 | ... | 175 | 73 | ... | 73 | 54 |
| ... | ... | ... | 487 | ... | 487 | ... | ... | ... | 55 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 56 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6 | 6 | 57 |
| 492 | ... | 492 | 341 | ... | 341 | 1 | 32 | 33 | 58 |
| 23 | 168 | 191 | 1,508 | 37 | 1,545 | ... | ... | ... | 59 |
| 85,982 | 4,430 | 90,412 | 24,931 | 1,166 | 26,097 | 2,883 | 2,938 | 5,821 | 60 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 61 |
| ... | ... | ... | 10 | ... | 10 | ... | ... | ... | 62 |
| 6,469 | 414 | 6,883 | 5,751 | ... | 5,751 | ... | ... | ... | 63 |
| ... | ... | ... | 749 | 2,250 | 2,999 | ... | 198 | 198 | 64 |
| 171 | ... | 171 | 433 | 151 | 584 | 98 | ... | 98 | 65 |
| ... | ... | ... | 1,203 | 132 | 1,335 | 11 | ... | 11 | 66 |
| 60 | ... | 60 | 11 | ... | 11 | ... | ... | ... | 67 |
| ... | ... | ... | 76 | 12 | 88 | ... | ... | ... | 68 |
| ... | ... | ... | 148 | ... | 148 | ... | 311 | 311 | 69 |
| ... | ... | ... | 797 | ... | 797 | 56 | ... | 56 | 70 |
| ... | 5,732 | 5,732 | 55 | 1,623 | 1,678 | ... | ... | ... | 71 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 72 |
| 53 | 2,932 | 2,985 | 686 | 237 | 923 | 19 | 274 | 293 | 73 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 74 |
| 120 | 300 | 420 | 61 | 410 | 471 | 40 | 3,220 | 3,260 | 75 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 76 |
| ... | ... | ... | 304 | 178 | 482 | 93 | 198 | 291 | 77 |
| 201 | 834 | 1,035 | 3,995 | 3,294 | 7,289 | 517 | 4,546 | 5,063 | 78 |
| ... | ... | ... | 823 | 20 | 843 | ... | ... | ... | 79 |
| 954 | 3,721 | 4,675 | 3,388 | 5,411 | 8,799 | 5 | 10 | 15 | 80 |
| 1,233 | ... | 1,233 | 3,091 | ... | 3,091 | 301 | ... | 301 | 81 |
| ... | 87 | 87 | 97 | 107 | 204 | 60 | 269 | 329 | 82 |
| 17 | 23 | 40 | 49 | 162 | 211 | 64 | 260 | 324 | 83 |
| 5,966 | ... | 5,966 | 35,289 | ... | 35,289 | 26,980 | ... | 26,980 | 84 |
| ... | ... | ... | ... | 108 | 108 | ... | ... | ... | 85 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 86 |
| 182,830 | 138,836 | 321,666 | 821,866 | 492,915 | 1,314,781 | 110,051 | 436,740 | 546,791 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | | |
| | | AUTRES PRODUITS PROVENANT DES MARCHANDS DE PROVISIONS. | | | VOLAILLES, GIBIER ET POISSON. | | | |
| | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 26 | 143 | 169 | 71 | 2 | 73 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 8 | 12 | 20 | 7 | 5 | 12 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | ..... | ..... | ..... | 277 | 422 | 699 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | ..... | 895 | 1 | 896 |
| 5 | Baie de Quinté | 75 | ..... | 75 | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 9 | British Yukon | 473 | ..... | 473 | 27 | ..... | 27 |
| 10 | Brockville, Westport & Northeastern | ..... | 36 | 36 | 48 | 12 | 60 |
| 11 | Canada Southern | 9,309 | 41,179 | 50,488 | 1,781 | 13,637 | 15,418 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | ..... | ..... | ..... | 19,415 | 11,851 | 31,266 |
| 13 | " " Ile-du-Prince-E. | 2,657 | ..... | 2,657 | 3,271 | ..... | 3,271 |
| 14 | Canadian Northern | 11,992 | 1,803 | 13,795 | 4,331 | 254 | 4,585 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 627 | 115 | 742 | 11 | 56 | 67 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | ..... | 2,849 | 2,849 | 927 | 3,751 | 4,678 |
| 17 | Canadien Pacifique | 28,485 | 50,657 | 79,142 | 31,886 | 17,102 | 48,988 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | ..... | ..... | 24 | 2 | 26 |
| 19 | Caraquet | ..... | ..... | ..... | 42 | ..... | 42 |
| 20 | Carillon et Grenville | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | 985 | ..... | 985 | 1,485 | ..... | 1,485 |
| 22 | Crowsnest Southern | ..... | ..... | ..... | 57 | ..... | 57 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 520 | 23 | 543 | 2,008 | 15 | 2,023 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 22 | 22 | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Grand-Tronc | 10,548 | 37,743 | 48,291 | 1,424 | 11,831 | 13,255 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 23 | 831 | 854 | 1,365 | ..... | 1,365 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 58 | ..... | 58 | 4,430 | 25 | 4,455 |
| 30 | Hereford | 22 | ..... | 22 | 10 | 2 | 12 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 18 | 6 | 24 | 516 | 161 | 677 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | 10 | 10 | 4 | ..... | 4 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | ..... | 750 | ..... | 750 |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 93 | 19 | 112 | 21 | 28 | 49 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 1,415 | 1,711 | 3,126 | 123 | 152 | 275 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 4 | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 3 | ..... | 3 | 2 | ..... | 2 |
| 42 | Maritime Coal Railway & Power Co | 1 | 45 | 46 | ..... | 7 | 7 |
| 43 | Massawippi Valley | 203 | 68 | 271 | 6 | 49 | 55 |
| 44 | Manitoba Great Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 45 | Moncton et Bouctouche | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | 32 | 21,291 | 21,323 | 6 | 6,465 | 6,471 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 48 | Montréal et jonction du Vermont | ..... | 3,897 | 3,897 | ..... | 1,423 | 1,423 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 50 | Napierville Junction Railway | ..... | 90 | 90 | 9 | ..... | 9 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | 56 | ..... | 56 | ..... | ..... | ..... |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D'ANIMAUX—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Laine. | | | Cuir et peaux | | | Autres produits d'animaux. | | | |
| Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 3 | ... | 3 | 49 | 13 | 62 | ... | ... | ... | 1 |
| ... | ... | ... | 3 | 1 | 4 | ... | ... | ... | 2 |
| ... | ... | ... | 52 | 10 | 62 | 20 | 31 | 51 | 3 |
| 1 | 1 | 2 | 19 | 22 | 41 | ... | ... | ... | 4 |
| 26 | ... | 26 | 12 | ... | 12 | ... | ... | ... | 5 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 7 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 81 | ... | 81 | 8 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 706 | ... | 706 | 9 |
| ... | ... | ... | 152 | 33 | 185 | 711 | 1,229 | 1,940 | 10 |
| 205 | 8,883 | 9,088 | 1,858 | 28,728 | 30,586 | 7,349 | 47,665 | 55,014 | 11 |
| 794 | 788 | 1,582 | 3,445 | 3,170 | 6,615 | ... | ... | ... | 12 |
| 50 | ... | 50 | 438 | ... | 438 | ... | ... | ... | 13 |
| ... | ... | ... | 4,776 | 115 | 4,891 | ... | ... | ... | 14 |
| ... | ... | ... | 246 | 43 | 289 | ... | ... | ... | 15 |
| ... | ... | ... | 125 | 569 | 694 | ... | ... | ... | 16 |
| 2,083 | 4,751 | 6,834 | 24,263 | 31,142 | 55,405 | ... | ... | ... | 17 |
| 4 | ... | 4 | 18 | ... | 18 | ... | ... | ... | 18 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 19 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 20 |
| 5 | ... | 5 | 385 | 105 | 490 | 653 | 17 | 670 | 21 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 123 | ... | 123 | 22 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 23 |
| ... | ... | ... | 547 | 44 | 591 | ... | ... | ... | 24 |
| 4 | ... | 4 | 29 | 45 | 74 | 40 | 19 | 59 | 25 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 26 |
| 1,362 | 4,307 | 5,669 | 20,851 | 35,255 | 56,106 | 51,615 | 84,859 | 136,474 | 27 |
| 67 | 98 | 165 | 948 | ... | 948 | 4,641 | 212 | 4,853 | 28 |
| ... | ... | ... | 147 | ... | 147 | ... | ... | ... | 29 |
| 1 | ... | 1 | 11 | ... | 11 | 193 | ... | 193 | 30 |
| 26 | 2 | 28 | 103 | ... | 103 | ... | ... | ... | 31 |
| ... | ... | ... | 6 | ... | 6 | 29 | ... | 29 | 32 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 33 |
| 1 | ... | 1 | 25 | ... | 25 | ... | ... | ... | 34 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 35 |
| 27 | 46 | 73 | 166 | 778 | 944 | ... | ... | ... | 36 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 37 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 38 |
| 31 | 57 | 88 | 184 | 1,445 | 1,629 | 1,845 | 304 | 2,149 | 39 |
| ... | ... | ... | 41 | ... | 41 | 209 | 32 | 241 | 40 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 41 |
| ... | 1 | 1 | 8 | ... | 8 | ... | ... | ... | 42 |
| 8 | 61 | 69 | 211 | 962 | 1,173 | ... | ... | ... | 43 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 44 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 45 |
| 21 | 2,867 | 2,888 | 1,064 | 16,805 | 17,869 | ... | ... | ... | 46 |
| 33 | ... | 33 | 139 | 777 | 916 | ... | ... | ... | 47 |
| ... | 180 | 180 | 66 | 2,013 | 2,079 | ... | 882 | 882 | 48 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 49 |
| ... | ... | ... | ... | 89 | 89 | ... | ... | ... | 50 |
| ... | ... | ... | 31 | ... | 31 | 70 | ... | 70 | 51 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 52 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | |
| | | AUTRES PRODUITS PROVENANT DES MARCHANDS DE PROVISIONS | | | VOLAILLES, GIBIER ET POISSON | | |
| | Nom du chemin de fer | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 53 | New Brunswick & Prince Edward Island | ..... | ..... | ..... | 344 | ..... | 344 |
| 54 | New Brunswick Southern | 18 | ..... | 18 | 169 | ..... | 169 |
| 55 | New Westminster Southern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 56 | North Shore | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ..... | 2 | 2 | 1 | 5 | 6 |
| 58 | Orford Mountain | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 | 19 |
| 59 | Ottawa & New York | 52 | 67 | 119 | 14 | 5 | 19 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | 7,801 | 4,197 | 11,998 | 678 | 373 | 1,051 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Princeton Branch of Washington Co. Ry. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 63 | Québec Central | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | ..... | 766 | 766 | ..... | ..... | ..... |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 408 | 64 | 472 | 20 | 1 | 21 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 90 | 26 | 116 | 75 | ..... | 75 |
| 67 | Red Mountain | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 68 | Rutland & Noyan | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 | 18 |
| 69 | Salisbury & Harvey | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | ..... | 6,831 | 6,831 | 316 | 1,046 | 1,362 |
| 72 | St. Clair Tunnel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 9 | 325 | 334 | ..... | 4,608 | 4,608 |
| 74 | St. Martins | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | ..... | 260 | 260 | 22 | 18 | 40 |
| 76 | Spokane & British Columbia | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 77 | Témiscouata | 121 | 30 | 151 | 42 | 41 | 83 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 79 | Thousand Islands | ..... | ..... | ..... | 12 | ..... | 12 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 2,759 | 1,386 | 4,145 | 59 | 63 | 122 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 44 | ..... | 44 | 1,367 | ..... | 1,367 |
| 82 | Victoria et Sidney, C.B. | 40 | 170 | 210 | 23 | 70 | 93 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | 31 | 175 | 206 | 17 | 80 | 97 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | 21,884 | ..... | 21,884 | 2,681 | ..... | 2,681 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | ..... | 109 | 32 | 141 |
| | Grand total | 100,890 | 176,849 | 277,739 | 81,178 | 73,642 | 154,820 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D'ANIMAUX—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Laine. | | | Cuir et peaux. | | | Autres produits d'animaux. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 125 | 125 | ..... | ..... | ..... | 53 |
| 2 | ..... | 2 | 7 | ..... | 7 | ..... | ..... | ..... | 54 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| 4 | 1 | 5 | 3 | 1 | 4 | ..... | ..... | ..... | 57 |
| ..... | ..... | ..... | 19 | ..... | 19 | ..... | ..... | ..... | 58 |
| 2 | 26 | 28 | 47 | 107 | 154 | 2,324 | 209 | 2,533 | 59 |
| 170 | 140 | 310 | 1,017 | 3,544 | 4,561 | 10,175 | 746 | 10,921 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 61 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 63 |
| ..... | ..... | ..... | 58 | 114 | 172 | 1,894 | ..... | 1,894 | 64 |
| 2 | ..... | 2 | 144 | ..... | 144 | 129 | ..... | 129 | 65 |
| ..... | ..... | ..... | 22 | 101 | 123 | ..... | ..... | ..... | 66 |
| ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | 6 | 17 | ..... | 17 | 67 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | 31 | 34 | ..... | ..... | ..... | 68 |
| ..... | ..... | ..... | 1,500 | ..... | 1,500 | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 172 | ..... | 172 | 70 |
| ..... | 463 | 463 | 304 | 969 | 1,273 | ..... | 2,362 | 2,362 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 33 | 33 | 97 | 1,497 | 1,594 | 256 | 1,998 | 2,254 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | 1 | 4 | ..... | ..... | ..... | 75 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 76 |
| 3 | 1 | 4 | 44 | 13 | 57 | ..... | ..... | ..... | 77 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78 |
| 31 | ..... | 31 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 79 |
| 80 | 167 | 247 | 297 | 983 | 1,280 | 888 | 5,023 | 5,911 | 80 |
| 26 | 37 | 63 | 21 | ..... | 21 | 2,266 | 188 | 2,454 | 81 |
| 22 | 44 | 66 | 20 | 39 | 59 | 495 | 115 | 610 | 82 |
| 35 | 32 | 67 | 3 | 131 | 134 | 1 | 514 | 515 | 83 |
| 699 | ..... | 699 | 6,000 | ..... | 6,000 | 8,761 | ..... | 8,761 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 140 | 140 | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 5,828 | 22,986 | 28,814 | 70,033 | 129,820 | 199,853 | 95,663 | 146,545 | 242,208 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | PRODUITS | | | | | |
| | | HOUILLE ANTHRACITE. | | | HOUILLE BITUMINEUSE. | | |
| | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co... | 54 | ..... | 54 | 34,434 | 4,126 | 38,560 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay..... | 1 | ..... | 1 | 212 | 6,124 | 6,336 |
| 3 | Atlantique et lac Superieur..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,573 | 2,573 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,062 | 1,064 |
| 5 | Baie de Quinté..... | ..... | 2,718 | 2,718 | ..... | 22,153 | 22,153 |
| 6 | Bedlington & Nelson ..... | ..... | ..... | ..... | 359 | ..... | 359 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay..... | 6,910 | ..... | 6,910 | 1,878 | ..... | 1,878 |
| 9 | British Yukon..... | ..... | ..... | ..... | 266 | ..... | 266 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern ..... | ..... | 664 | 664 | ..... | 123 | 123 |
| 11 | Canada Southern..... | ..... | 1,151,649 | 1,151,649 | ..... | 462,092 | 462,092 |
| 12 | Chemin de fer l'Etat—Intercolonial. | ..... | ..... | ..... | 690,403 | 357,282 | 1,047,685 |
| 13 | " Ile-du-P.-E.. | 340 | ..... | 340 | 7,534 | ..... | 7,534 |
| 14 | Canadian Northern ..... | 33,514 | 59,770 | 93,284 | 49,795 | 136,538 | 186,333 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario..... | 299 | 5,892 | 6,191 | 1,950 | 10,956 | 12,906 |
| 16 | Canadian Northern, Québec..... | ..... | 5,265 | 5,265 | ..... | 31,590 | 31,590 |
| 17 | Canadien Pacifique..... | 134,895 | 712,753 | 847,648 | 1,191,737 | 848,469 | 2,040,206 |
| 18 | Cap-Breton..... | ..... | ..... | ..... | 40 | 262 | 302 |
| 19 | Caraquet..... | ..... | 125 | 125 | ..... | 2,100 | 2,100 |
| 20 | Carillon et Grenville ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario..... | 706 | 2,712 | 3,418 | 6,173 | 25,600 | 31,773 |
| 22 | Crowsnest Southern..... | ..... | ..... | ..... | 8,304 | 26,625 | 34,929 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co.... | ..... | ..... | ..... | 53,533 | 5,273 | 58,806 |
| 24 | Dominion Atlantic ..... | ..... | ..... | ..... | 3,049 | 17,228 | 20,277 |
| 25 | Elgin & Havelock ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 346 | 346 |
| 26 | Eastern British Columbia..... | ..... | ..... | ..... | 106,732 | ..... | 106,732 |
| 27 | Grand-Tronc ..... | 75,649 | 1,840,594 | 1,916,243 | 55,104 | 1,787,823 | 1,842,927 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique).. | 55 | 89,489 | 89,544 | 162 | 83,468 | 83,630 |
| 29 | Halifax & Southwestern..... | ..... | ..... | ..... | 1,013 | 7,277 | 8,290 |
| 30 | Hereford..... | 30 | 39 | 69 | 25 | ..... | 25 |
| 21 | Inverness Railway & Coal Co..... | ..... | 31 | 31 | 273,949 | ..... | 273,949 |
| 42 | Irondale, Bancroft & Ottawa..... | ..... | 24 | 24 | ..... | 610 | 610 |
| 33 | Kaslo & Slocan..... | ..... | ..... | ..... | 35 | ..... | 35 |
| 34 | Kent Northern ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500 | 500 |
| 85 | Kettle River Valley..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke..... | 162 | ..... | 162 | 33 | 41 | 74 |
| 37 | Klondike Mines..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley..... | 1,876 | 14,258 | 16,134 | 36,871 | 62,657 | 99,528 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 78 | 78 |
| 41 | Manitoulin & North Shore..... | 21 | ..... | 21 | 1,142 | ..... | 1,142 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | ..... | ..... | ..... | 188,154 | ..... | 188,154 |
| 43 | Massawippi Valley ..... | ..... | 7,860 | 7,860 | ..... | 1,516 | 1,516 |
| 44 | Manitoba Great Northern..... | 3,252 | ..... | 3,252 | 11,504 | 20 | 11,524 |
| 45 | Moncton et Bouctouche..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,403 | 4,403 |
| 46 | Montréal et Atlantique..... | 123 | 6,820 | 6,943 | 26 | 5,337 | 5,363 |
| 47 | Montréal et ligne Provinciale ..... | ..... | 937 | 937 | ..... | 16,963 | 16,963 |
| 48 | Montréal et jonction du Vermont... | ..... | 3,896 | 3,896 | ..... | 8,293 | 8,293 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel..... | ..... | ..... | ..... | 548,197 | ..... | 548,197 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DES MINES. | | | | | | | | | |
| Coke. | | | Minerai. | | | Pierre, sable et autres substances semblables. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | 41,190 | 41,190 | ..... | ..... | ..... | 384 | 1,358 | 1,742 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | 122,022 | ..... | 122,022 | 105,780 | ..... | 105,780 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | 6 | ..... | 1 | 1 | 4 |
| ..... | 1,427 | 1,427 | 470 | 92 | 562 | 6,117 | 47 | 6,164 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | 20,352 | ..... | 20,352 | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 101 | ..... | 101 | ..... | ..... | ..... | 129 | ..... | 129 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 373 | ..... | 373 | ..... | ..... | ..... | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 171 | ..... | 171 | 10 |
| ..... | 235,718 | 235,718 | ..... | 12,061 | 12,061 | 199,684 | 143,966 | 343,650 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | 13,729 | 2,111 | 15,840 | 180,750 | 4,116 | 184,866 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,244 | ..... | 3,244 | 13 |
| 2,546 | 555 | 3,101 | 17,104 | 233 | 17,337 | 163,752 | 44,604 | 208,356 | 14 |
| ..... | 18 | 18 | 108,833 | 8 | 180,841 | 5,141 | 40 | 5,181 | 15 |
| ..... | ..... | ..... | 233 | ..... | 233 | 2,450 | 8,226 | 10,676 | 16 |
| 219,696 | 129,786 | 349,482 | 1,342,241 | 189,976 | 1,532,217 | 1,192,873 | 254,822 | 1,447,695 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,250 | ..... | 1,250 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 1,058 | 1,905 | 2,963 | 18,925 | 2,833 | 21,758 | 1,576 | 758 | 2,334 | 21 |
| 14,285 | 117,517 | 131,802 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| ..... | ..... | ..... | 265 | 185 | 450 | 28,522 | 2,636 | 31,158 | 24 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500 | ..... | 500 | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 18,965 | 215,566 | 234,531 | 32,398 | 288,105 | 320,503 | 813,025 | 263,095 | 1,076,120 | 27 |
| 43 | 514 | 557 | 1,733 | 1,386 | 3,119 | 27,283 | 16,161 | 43,444 | 28 |
| ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | 6 | 29 | ..... | 29 | 29 |
| 15 | ..... | 15 | ..... | ..... | ..... | 89 | 1 | 90 | 30 |
| ..... | 1 | 1 | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... | 1 | 31 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 104 | ..... | 104 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | 13,442 | ..... | 13,442 | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 700 | ..... | 700 | 34 |
| ..... | ..... | ..... | 481 | ..... | 481 | 45 | ..... | 45 | 35 |
| ..... | ..... | ..... | 19,292 | 5 | 19,297 | 3,311 | 34 | 3,345 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 1,353 | 551 | 1,904 | 246 | 874 | 1,120 | 25,037 | 6,026 | 31,063 | 39 |
| ..... | ..... | ..... | 4 | 9 | 13 | 78 | ..... | 78 | 40 |
| ..... | 30 | 30 | 370,779 | ..... | 370,779 | 10,100 | ..... | 10,100 | 41 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 266 | 461 | 727 | 42 |
| ..... | 69 | 69 | 31,888 | 13,674 | 45,562 | 25,408 | 7,762 | 33,170 | 43 |
| 55 | ..... | 55 | ..... | ..... | ..... | 57 | ..... | 57 | 44 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,575 | ..... | 2,575 | 45 |
| 11 | 2,740 | 2,751 | ..... | 6,525 | 6,525 | 847 | 34,013 | 34,860 | 46 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,003 | 60 | 4,063 | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 23 | 23 | 103 | 1,183 | 1,286 | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS | | | | | | |
| | | | HOUILLE ANTHRACITE. | | | HOUILLE BITUMINEUSE. | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 50 | Napierville Junction Railway | | 74 | 102,295 | 102,369 | 42 | 10,009 | 10,051 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | 505 | | 505 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | | | | | 43,718 | | 43,718 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E. | | | | | | 2,910 | 2,910 |
| 54 | New Brunswick Southern | | 20 | | 20 | 100 | 30 | 130 |
| 55 | New Westminster Southern | | | | | 304 | | 304 |
| 56 | North Shore | | | | | 7,211 | | 7,211 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | | | | | | 235 | 235 |
| 58 | Orford Mountain | | | 1 | 1 | | 13 | 13 |
| 59 | Ottawa et New-York | | | 31,336 | 31,336 | | 19,279 | 19,279 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | | 10,345 | 34,977 | 45,322 | 203,338 | 153,710 | 357,048 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | | | | | 4,617 | 4,617 |
| 62 | Princeton Branch Wash'n Co. Ry. | | 16 | | 16 | 41,239 | | 41,239 |
| 63 | Québec Central | | | 2,600 | 2,600 | | 8,300 | 8,300 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | | | 2,400 | 2,400 | | 8,569 | 8,569 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co. | | 202 | | 202 | 10,833 | 20 | 10,853 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | | 167 | 20,857 | 21,024 | 176 | 6,346 | 6,522 |
| 67 | Red Mountain | | | | | 2,432 | | 2,432 |
| 68 | Rutland & Noyan | | | 429 | 429 | | 1,108 | 1,108 |
| 69 | Salisbury & Harvey | | | | | | 3,731 | 3,731 |
| 70 | Schomberg & Aurora | | | | | | 1,179 | 1,179 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | 690 | 690 | | 2,361 | 2,361 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | | | | | | |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | | 183,283 | 183,283 | | 153,486 | 153,486 |
| 74 | St. Martins | | | 180 | 180 | | | |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | 2,526,255 | | 2,526,255 | | | |
| 76 | Spokane & British Columbia | | | | | | 443 | 443 |
| 77 | Témiscouata | | 843 | 1,892 | 2,735 | 704 | 115 | 819 |
| 78 | Timiskaming & Northern Ontario | | 39 | 10,173 | 10,212 | | 174,045 | 174,045 |
| 79 | Mille-Iles | | | 68 | 68 | | 848 | 848 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | | 359,309 | 359,309 | | 381,581 | 381,581 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | 12,292 | | 12,292 |
| 82 | Victoria et Sidney, C.-B. | | | | | | 136 | 136 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | | | | | 52 | 87 | 139 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | | 46,675 | | 46,675 | 323,113 | | 323,113 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | | | | | 375,231 | | 375,231 |
| 86 | York & Carleton | | | | | | | |
| | Total | | 2,842,523 | 4,655,986 | 7,498,509 | 4,293,906 | 4,872,666 | 9,166,572 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DES MINES. | | | | | | | | | |
| Coke. | | | Minerai. | | | Pierre, sable et autres substances semblables. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | 693 | 693 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,060 | 1,060 | 50 |
| ..... | ..... | ..... | 9,663 | 9,832 | 19,495 | 44 | ..... | 44 | 51 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 620 | ..... | 620 | 53 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,439 | ..... | 1,439 | 54 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 155 | ..... | 155 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 1 | 8 | 57 |
| ..... | ..... | ..... | 846 | ..... | 846 | ..... | 153 | 153 | 58 |
| ..... | 365 | 365 | ..... | 45 | 45 | 510 | 7,046 | 7,556 | 59 |
| 7,462 | 1,353 | 8,815 | 1,357 | 2,145 | 3,502 | 200,454 | 14,783 | 215,237 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,389 | 1,324 | 6,713 | 61 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,185 | ..... | 3,185 | 62 |
| ..... | ..... | ..... | 1,204 | ..... | 1,204 | 715 | ..... | 715 | 63 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 29 | 29 | 2,182 | ..... | 2,182 | 64 |
| ..... | ..... | ..... | 42 | 23 | 65 | 50,145 | 37 | 50,182 | 65 |
| ..... | 413 | 413 | ..... | ..... | ..... | 7,614 | 6,162 | 13,776 | 66 |
| 59 | ..... | 59 | 4,116 | 152 | 4,268 | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10,314 | 10,314 | 68 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 109 | 109 | 38 | 2,685 | 2,723 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 22,921 | 22,921 | ..... | 287 | 287 | 25 | 8,362 | 8,387 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,300 | ..... | 5,300 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 75 |
| ..... | ..... | ..... | 7,563 | ..... | 7,563 | ..... | ..... | ..... | 76 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24 | 23 | 47 | 77 |
| ..... | ..... | ..... | 32,875 | 100 | 32,975 | 25,344 | 1,861 | 27,205 | 78 |
| ..... | 49 | 49 | ..... | ..... | ..... | 2,793 | 612 | 3,405 | 79 |
| ..... | 217,248 | 217,248 | ..... | 2,977 | 2,977 | 41,720 | 24,609 | 66,329 | 80 |
| 125,105 | 33 | 125,138 | 833,757 | ..... | 833,757 | 5,495 | ..... | 5,495 | 81 |
| ..... | 25 | 25 | ..... | ..... | ..... | 4,160 | 182 | 4,342 | 82 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 4,271 | 4,273 | 83 |
| 2,813 | ..... | 2,813 | 24,533 | ..... | 24,533 | 49,369 | ..... | 49,369 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 29 | 29 | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 393,567 | 990,687 | 1,384,254 | 3,102,779 | 533,828 | 3,636,607 | 3,212,113 | 872,855 | 4,084,968 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRODUITS DES MINES—*Suite.* | | | PRODUITS | | |
| | | AUTRES PRODUITS DES MINES. | | | BOIS DE CONSTRUCTION. | | |
| | NOM DU CHEMIN DE FER. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co... | 37 | 98 | 135 | 4,221 | 17,807 | 22,028 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay .... | ..... | ..... | ..... | 17 | 801 | 818 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur..... | ..... | ..... | ..... | 8,427 | 383 | 8,810 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western ..... | ..... | ..... | ..... | 2,065 | 3,783 | 5,848 |
| 5 | Baie de Quinté..... | ..... | ..... | ..... | 7,679 | 11,635 | 19,314 |
| 6 | Bedlington & Nelson..... | ..... | ..... | ..... | 38 | ..... | 38 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay ..... | ..... | ..... | ..... | 4,623 | ..... | 4,623 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay..... | ..... | ..... | ..... | 1,507 | ..... | 1,507 |
| 9 | British Yukon..... | ..... | ..... | ..... | 451 | ..... | 451 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern..... | ..... | ..... | ..... | 604 | 729 | 1,333 |
| 11 | Canada Southern..... | 63,516 | 47,052 | 110,568 | 7,211 | 185,860 | 193,071 |
| 12 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial.. | 8,457 | 3,756 | 12,213 | 425,663 | 104,592 | 530,255 |
| 13 | " " —I.-P.-E..... | ..... | ..... | ..... | 13,414 | ..... | 13,414 |
| 14 | Canadian Northern..... | ..... | ..... | ..... | 574,562 | 97,295 | 671,857 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario ..... | ..... | ..... | ..... | 57,357 | 1,614 | 58,971 |
| 16 | Canadian Northern, Québec.. ... | 4,927 | 6,443 | 11,370 | 60,175 | 18,718 | 78,893 |
| 17 | Canadian Pacific..... | ..... | ..... | ..... | 1,642,798 | 504,454 | 2,147,252 |
| 18 | Cape Breton..... | ..... | ..... | ..... | 275 | 158 | 433 |
| 19 | Caraquet..... | ..... | ..... | ..... | 11,697 | ..... | 11,697 |
| 20 | Carillon & Grenville..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 3 |
| 21 | Central Ontario ..... | 54 | 706 | 760 | 40,035 | 3,423 | 43,458 |
| 22 | Crowsnest Southern..... | ..... | ..... | ..... | 33,213 | 55 | 33,268 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co... | ..... | ..... | ..... | 25,076 | ..... | 25,076 |
| 24 | Dominion Atlantic ..... | ..... | ..... | ..... | 80,879 | 5,337 | 86,216 |
| 25 | Elgin & Havelock ..... | ..... | ..... | ..... | 7,638 | 1 | 7,639 |
| 26 | Eastern British Columbia..... | ..... | ..... | ..... | 445 | ..... | 445 |
| 27 | Grand-Tronc..... | 33,180 | 29,412 | 62,592 | 719,560 | 663,006 | 1,382,566 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique).. | 153 | 1,321 | 1,474 | 390,349 | 12,688 | 403,037 |
| 29 | Halifax & Southwestern..... | ..... | ..... | ..... | 66,980 | 784 | 67,764 |
| 30 | Hereford..... | 49 | 66 | 115 | 22,058 | 2 | 22,060 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co ..... | 604 | ..... | 604 | 286 | 1,152 | 1,438 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa..... | 40 | ..... | 40 | 5,782 | ..... | 5,782 |
| 33 | Kaslo & Slocan ..... | ..... | ..... | ..... | 275 | ..... | 275 |
| 34 | Kent Northern ..... | ..... | ..... | ..... | 750 | ..... | 750 |
| 35 | Kettle River Valley..... | ..... | ..... | ..... | 102 | ..... | 102 |
| 36 | Kingston & Pembroke..... | ..... | ..... | ..... | 22,541 | 7,714 | 30,255 |
| 37 | Klondike Mines..... | ..... | ..... | ..... | 311 | ..... | 311 |
| 38 | Liverpool & Milton..... | ..... | ..... | ..... | 13,250 | ..... | 13,250 |
| 39 | London & Port Stanley ..... | 4,797 | 4,525 | 9,322 | 14,053 | 20,892 | 34,945 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic. ..... | ..... | 35 | 35 | 17,008 | 114 | 17,122 |
| 41 | Manitoulin & North Shore.... | ..... | ..... | ..... | 723 | ..... | 723 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co.... | ..... | ..... | ..... | 1,248 | 4,016 | 5,264 |
| 43 | Massawippi Valley..... | ..... | ..... | ..... | 3,698 | 104,273 | 107,971 |
| 44 | Manitoba Great Northern ..... | ..... | ..... | ..... | 2,537 | 94 | 2,631 |
| 45 | Moncton et Bouctouche..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique ..... | ..... | ..... | ..... | 75,914 | 85,628 | 161,542 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale .... | ..... | ..... | ..... | 781 | 15,051 | 15,834 |
| 48 | Montréal & Vermont Junction..... | ..... | 739 | 739 | 63 | 12,833 | 12,896 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18,634 | 18,634 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DES FORÊTS. | | | MANUFACTURES. | | | | | | |
| AUTRES PRODUITS DES FORÊTS. | | | PÉTROLE ET AUTRES HUILES. | | | SUCRE. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 361 | 870 | 1,231 | 381 | 380 | 761 | 1,159 | 1,136 | 2,295 | 1 |
| 34,353 | ..... | 34,353 | 20 | 28 | 48 | 57 | 33 | 90 | 2 |
| 2,164 | 26 | 2,190 | 27 | 68 | 95 | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | ..... | ..... | 8 | 53 | 61 | 1 | 4 | 5 | 4 |
| 3,653 | 15,804 | 19,457 | 574 | 435 | 1,009 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| 6,039 | ..... | 6,039 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 1,385 | ..... | 1,385 | ..... | ..... | ..... | 249 | ..... | 249 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | 17 | 270 | ..... | 270 | 9 |
| 512 | 251 | 763 | ..... | 208 | 208 | ..... | 232 | 232 | 10 |
| 18,227 | 67,880 | 86,107 | 6,466 | 48,643 | 55,109 | 1,544 | 36,756 | 38,300 | 11 |
| 458,841 | 36,732 | 495,573 | 16,801 | 14,258 | 31,059 | 57,522 | 1,647 | 59,169 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | 772 | ..... | 772 | 832 | ..... | 832 | 13 |
| 400,951 | 4,517 | 405,468 | 19,389 | 8,209 | 27,598 | 6,420 | 7,489 | 13,909 | 14 |
| 106,237 | 637 | 106,874 | 1,066 | 41 | 1,107 | 569 | 90 | 659 | 15 |
| 95,072 | 81,392 | 176,464 | ..... | 5,286 | 5,286 | ..... | ..... | ..... | 16 |
| 1,086,103 | 197,750 | 1,283,853 | 58,113 | 96,466 | 154,579 | 120,469 | 55,978 | 176,447 | 17 |
| 365 | 14 | 379 | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | 18 |
| 2,160 | ..... | 2,160 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 66,535 | 2,475 | 69,010 | ..... | 802 | 802 | ..... | 265 | 265 | 21 |
| 15,495 | ..... | 15,495 | 66 | ..... | 66 | ..... | ..... | ..... | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 7,913 | 151 | 8,064 | 1,057 | 207 | 1,264 | 1,824 | 66 | 1,890 | 24 |
| 100 | ..... | 100 | ..... | 28 | 28 | 10 | 61 | 71 | 25 |
| 3,938 | 15 | 3,953 | ..... | 14 | 14 | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 623,571 | 450,551 | 1,074,122 | 82,467 | 55,424 | 137,891 | 33,897 | 149,697 | 183,594 | 27 |
| 105,794 | 27,031 | 132,825 | 1,399 | 5,096 | 6,495 | 10,798 | 1,830 | 12,628 | 28 |
| 66,586 | 15 | 66,601 | 1,210 | 71 | 1,281 | 266 | 54 | 320 | 29 |
| 122,310 | ..... | 122,310 | 102 | 24 | 126 | 143 | 34 | 177 | 30 |
| 3,113 | ..... | 3,113 | 52 | 244 | 296 | 7 | 120 | 127 | 31 |
| 20,225 | ..... | 20,225 | ..... | 46 | 46 | ..... | 78 | 78 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| 350 | ..... | 350 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 |
| 1,038 | ..... | 1,038 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| ..... | ..... | ..... | 115 | 1.044 | 1,159 | 783 | 2,278 | 3,061 | 36 |
| 12,867 | ..... | 12,867 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| 25,395 | ..... | 25,395 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 34,934 | 7,528 | 42,462 | 1,476 | 2,566 | 4,042 | 2,276 | 2,319 | 4,595 | 39 |
| 34,826 | ..... | 34,826 | ..... | 214 | 214 | ..... | 15 | 15 | 40 |
| 25,995 | ..... | 25,995 | 26 | ..... | 26 | 25 | ..... | 25 | 41 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 155 | 155 | ..... | 53 | 53 | 42 |
| 33,919 | 172,309 | 206,228 | ..... | 1,219 | 1,219 | ..... | 735 | 735 | 43 |
| 4,589 | ..... | 4,589 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44 |
| 14,247 | ..... | 14,247 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| ..... | ..... | ..... | 127 | 1,308 | 1,435 | 559 | 24,065 | 24,624 | 46 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 33 | 33 | ..... | 109 | 109 | 47 |
| 76 | 316 | 392 | ..... | 107 | 107 | ..... | 2,992 | 2,992 | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | PRODUITS DES MINES—*Suite.* | | | PRODUITS | | |
| | | | AUTRES PRODUITS DES MINES. | | | BOIS DE CONSTRUCTION. | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 50 | Napierville Junction | | ..... | ..... | ..... | 156 | 5,431 | 5,587 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | ..... | ..... | ..... | 4,499 | 72 | 4,571 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co | | ..... | ..... | ..... | 8,338 | ..... | 8,338 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E. | | ..... | ..... | ..... | 17,680 | 300 | 17,980 |
| 54 | New Brunswick Southern | | 80 | ..... | 80 | 9,554 | 18 | 9,572 |
| 55 | New Westminster Southern | | ..... | ..... | ..... | 22,665 | ..... | 22,665 |
| 56 | North Shore | | ..... | ..... | ..... | 555 | ..... | 555 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | ..... | 12 | 12 | 5,894 | 40 | 5,934 |
| 58 | Orford Mountain | | 725 | ..... | 725 | 9,199 | 204 | 9,403 |
| 59 | Ottawa et New-York | | 59 | 578 | 637 | 2,049 | 8,241 | 10,290 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | | 26,456 | 11,099 | 37,555 | 77,503 | 51,252 | 128,755 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | | ..... | ..... | ..... | ..... | 598 | 598 |
| 62 | Embranchement Princeton de la Washington Co. Railway | | 2,883 | ..... | 2,883 | 6,676 | ..... | 6,676 |
| 63 | Québec Central | | 69,521 | ..... | 69,521 | 107,618 | ..... | 107,618 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | | ..... | 398 | 398 | 72,803 | 10,358 | 83,161 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co. | | ..... | ..... | ..... | 6,102 | 102 | 6,204 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | | ..... | ..... | ..... | 3,432 | 27,011 | 30,443 |
| 67 | Red Mountain | | ..... | ..... | ..... | 807 | ..... | 807 |
| 68 | Rutland & Noyan | | ..... | ..... | ..... | ..... | 28,695 | 28,695 |
| 69 | Salisbury & Harvey | | 21,512 | ..... | 21,512 | 16,748 | ..... | 16,748 |
| 70 | Schomberg & Aurora | | ..... | ..... | ..... | 1,118 | ..... | 1,118 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | ..... | 1,860 | 1,860 | 329 | 4,394 | 4,723 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | ..... | 3,302 | 3,302 | 318 | 75,272 | 75,590 |
| 74 | St. Martins | | ..... | ..... | ..... | 9,890 | ..... | 9,890 |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | ..... | ..... | ..... | 18,120 | 22,670 | 40,790 |
| 76 | Spokane & British Columbia | | ..... | ..... | ..... | 4,723 | ..... | 4,723 |
| 77 | Témiscouata | | ..... | ..... | ..... | 98,124 | 343 | 98,467 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | | 7,510 | 293 | 7,803 | 65,963 | 8,504 | 74,467 |
| 79 | Mille-Iles | | ..... | ..... | ..... | 110 | 3,340 | 3,450 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 838 | 8,481 | 9,319 | 4,536 | 35,036 | 39,572 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 6,313 | ..... | 6,313 | 71.039 | 2,880 | 73,919 |
| 82 | Victoria et Sidney, C.-B. | | ..... | ..... | ..... | 3,868 | 1,520 | 5,388 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co | | ..... | ..... | ..... | 949 | 2,943 | 3,892 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | | 9,225 | ..... | 9,225 | 82,331 | ..... | 82,331 |
| 85 | Wellington Colliery Co | | ..... | ..... | ..... | 341 | ..... | 341 |
| 86 | York & Carleton | | ..... | ..... | ..... | 6,875 | 33 | 6,908 |
| | Grand total | | 260,936 | 120,176 | 381,112 | 5,109,254 | 2,192,783 | 7,302,037 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DES FORÊTS. | | | MANUFACTURES. | | | | | | |
| AUTRES PRODUITS DE LA FORÊT. | | | PÉTROLE ET AUTRES HUILES. | | | SUCRE. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | 93,683 | 93,683 | ..... | 1,218 | 1,218 | ..... | ..... | ..... | 50 |
| 7,826 | ..... | 7,826 | 39 | ..... | 39 | ..... | ..... | ..... | 51 |
| 1,351 | ..... | 1,351 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| 860 | ..... | 860 | ..... | 90 | 90 | ..... | 710 | 710 | 53 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 91 | ..... | 91 | 54 |
| 4,201 | ..... | 4,201 | 106 | ..... | 106 | 15 | ..... | 15 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 20 | 20 | ..... | 28 | 28 | 57 |
| 10,465 | 40 | 10,505 | ..... | 44 | 44 | 5 | 95 | 100 | 58 |
| 1,086 | 10,030 | 11,116 | 228 | 693 | 921 | 43 | 117 | 160 | 59 |
| 192,653 | 18,468 | 211,121 | 8,140 | 6,296 | 14,436 | 12,550 | 5,690 | 18,240 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | 61 |
| 44,607 | ..... | 44,607 | 359 | ..... | 359 | 32 | ..... | 32 | 62 |
| 281,164 | ..... | 281,164 | ..... | 5,012 | 5,012 | ..... | 3,645 | 3,645 | 63 |
| 44,351 | 15,532 | 59,883 | ..... | 457 | 457 | ..... | 830 | 830 | 64 |
| 12,988 | 60 | 13,048 | 113 | 140 | 253 | 204 | ..... | 204 | 65 |
| 2,507 | 111,507 | 114,014 | 38 | 971 | 1,009 | ..... | ..... | ..... | 66 |
| 10,261 | ..... | 10,261 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | 117 869 | 117,869 | ..... | 114 | 114 | ..... | ..... | ..... | 68 |
| 5,803 | ..... | 5,803 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 |
| 94 | ..... | 94 | ..... | 37 | 37 | ..... | 69 | 69 | 70 |
| ..... | 1,639 | 1,639 | ..... | 322 | 322 | ..... | 1,747 | 1,747 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| 711 | 29,042 | 29,753 | 22 | 5,213 | 5,235 | 6 | 54,240 | 54,246 | 73 |
| 740 | ..... | 740 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 74 |
| 120 | 410 | 530 | ..... | 610 | 610 | | | | |
| 1,564 | 13 | 1,577 | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 | 86 | 75 |
| | | | | | | ..... | ..... | ..... | 76 |
| ..... | ..... | ..... | 141 | 388 | 529 | 305 | 128 | 433 | 77 |
| 171,895 | 631 | 172,526 | 1,795 | 2,399 | 4,194 | 528 | 160 | 688 | 78 |
| ..... | 133 | 133 | ..... | 61 | 61 | ..... | ..... | ..... | 79 |
| 2,399 | 3,020 | 5,419 | 645 | 11,254 | 11,899 | 42 | 333 | 375 | 80 |
| 10,148 | 141 | 10,289 | 1,391 | ..... | 1,391 | 141 | ..... | 141 | 81 |
| 11,537 | 513 | 12,050 | 2 | 954 | 956 | ..... | 67 | 67 | 82 |
| 30 | 11,853 | 11,883 | 531 | 467 | 998 | 75 | ..... | 75 | 83 |
| 26,455 | ..... | 26,455 | 15,447 | ..... | 15,447 | 7,433 | ..... | 7,433 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 4,286,055 | 1,480,848 | 5,766,903 | 220,728 | 279,439 | 500,167 | 261,150 | 356,081 | 617,231 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFAC | | | | | | |
| | | | EQUIPEMENTS MARITIMES. | | | FER NATUREL ET EN GUEUSE. | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co | | 6 | 14 | 20 | 6 | 348 | 354 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | | | | | | | |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | | | | | 114 | 1,063 | 1,177 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | | 1 | 47 | 48 |
| 5 | Bay of Quinte | | | | | 6,687 | 25 | 6,712 |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | | | | | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | | | | |
| 8 | Brandon, Sask. et Hudson Bay | | | | | | | |
| 9 | British Yukon | | 388 | | 388 | 209 | | 209 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | | | | | 65 | | 65 |
| 11 | Canada Southern | | | | | 7,497 | 43,533 | 51,030 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | | | | | 86,916 | 23,800 | 110,716 |
| 13 | Ch. de fer de l'Etat—I. du P.-E | | 49 | | 49 | 446 | | 446 |
| 14 | Canadian Northern | | | | | 15,982 | 7,661 | 23,643 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | | 74 | 148 | 222 | | | |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | | | 28,952 | 28,952 | 1,629 | 22,338 | 23,967 |
| 17 | Canadian Pacific | | 237 | 190 | 427 | 92,340 | 123,138 | 215,478 |
| 18 | Cape Breton | | | | | | | |
| 19 | Caraquet | | | | | | 44 | 44 |
| 20 | Carillon & Grenville | | | | | | | |
| 21 | Central Ontario | | | | | 2,063 | 57 | 2,120 |
| 22 | Crowsnest Southern | | | | | | | |
| 23 | Cumberland Ry. & Coal Co | | | | | | | |
| 24 | Dominion Atlantic | | 62 | | 62 | 252 | 148 | 400 |
| 25 | Elgin & Havelock | | | | | | | |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | | | | |
| 27 | Grand-Tronc | | | 1,069 | 1,069 | 130,164 | 239,357 | 369,521 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | | 47 | | 47 | 1,902 | 5,580 | 7,482 |
| 29 | Halifax & Southwestern | | | | | | | |
| 30 | Hereford | | 10 | 35 | 45 | 43 | | 43 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | | | | | 33 | | 33 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | | | | | | |
| 33 | Kaslo & Slocan | | | | | | | |
| 34 | Kent Northern | | | | | | | |
| 35 | Kettle River Valley | | | | | | | |
| 36 | Kingston & Pembroke | | | | | 2 | 28 | 30 |
| 37 | Klondike Mines | | | | | | | |
| 38 | Liverpool & Milton | | | | | | | |
| 39 | London & Port Stanley | | 492 | 114 | 606 | 1,445 | 1,787 | 3,232 |
| 40 | Lotbinière & Megantic | | | | | | | |
| 41 | Manitoulin & North Shore | | | | | 24 | | 24 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | | | | | 22 | 157 | 179 |
| 43 | Massawippi Valley | | | 26 | 26 | 103 | 1,278 | 1,381 |
| 44 | Manitoba Great Northern | | | | | | | |
| 45 | Moncton & Buctouche | | | | | | | |
| 46 | Montréal et Atlantique | | | 134 | 134 | 109 | 761 | 870 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | | | | | | | |
| 48 | Montréal & Vermont Junction | | | | | | | |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TURES. | | | | | | | | | |
| Rails de fer et d'acier. | | | Autres pièces moulées et machineries. | | | Métal en barres et en feuilles. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 1 | 357 | 358 | 313 | 1,263 | 1,576 | 3 | 96 | 99 | 1 |
| 2 | 982 | 984 | 66 | 157 | 223 | ..... | 20 | 20 | 2 |
| ..... | 4 | 4 | 146 | 767 | 913 | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 709 | 709 | 282 | 1,893 | 2,175 | ..... | ..... | ..... | 4 |
| 71 | ..... | 71 | 464 | 179 | 643 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| ..... | ..... | ..... | 29 | ..... | 29 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| ..... | ..... | ..... | 1,167 | ..... | 1,167 | 57 | ..... | 57 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 2,625 | ..... | 2,625 | ..... | ..... | ..... | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 170 | 170 | ..... | 70 | 70 | 10 |
| 2,041 | 12,188 | 14,229 | 36,608 | 190,059 | 226,667 | 5,167 | 170,325 | 175,492 | 11 |
| 121,542 | 12,815 | 134,357 | 230,212 | 24,677 | 254,889 | 11,951 | 937 | 12,888 | 12 |
| 600 | ..... | 600 | 422 | ..... | 422 | 157 | ..... | 157 | 13 |
| 74,268 | 89,215 | 163,483 | 23,347 | 9,992 | 33,339 | 3,176 | 1,588 | 4,764 | 14 |
| 2,804 | 1,876 | 4,680 | 807 | 879 | 1,686 | 474 | 136 | 610 | 15 |
| ..... | 4,539 | 4,539 | 1,117 | 2,215 | 3,332 | ..... | ..... | ..... | 16 |
| 51,691 | 72,749 | 124,440 | 89,768 | 169,058 | 258,826 | 42,832 | 61,626 | 104,458 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 271 | 761 | 1,032 | 454 | 1,121 | 1,575 | 283 | 20 | 303 | 21 |
| 712 | ..... | 712 | 548 | 27 | 575 | 80 | ..... | 80 | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 366 | ..... | 366 | 709 | 900 | 1,609 | 195 | 181 | 376 | 24 |
| ..... | 44 | 44 | 70 | ..... | 70 | ..... | 20 | 20 | 25 |
| ..... | 76 | 76 | 22 | 155 | 177 | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 64,479 | 113,732 | 178,211 | 55,525 | 153,197 | 208,722 | 35,340 | 81,061 | 116,401 | 27 |
| 1,252 | 3,965 | 5,217 | 1,515 | 2,852 | 4,367 | 369 | 728 | 1,097 | 28 |
| 1 | 1,019 | 1,020 | 664 | 780 | 1,444 | ..... | ..... | ..... | 29 |
| 102 | ..... | 102 | 125 | 37 | 162 | 116 | 3 | 119 | 30 |
| ..... | 30 | 30 | 53 | 156 | 209 | ..... | ..... | ..... | 31 |
| ..... | ..... | ..... | 15 | 20 | 35 | ..... | ..... | ..... | 32 |
| ..... | ..... | ..... | 10 | 12 | 22 | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| 23 | 3 | 26 | 367 | 781 | 1,148 | ..... | 20 | 20 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | 508 | ..... | 508 | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 31 | 684 | 715 | 2,122 | 1,768 | 3,890 | 1,138 | 1,008 | 2,146 | 39 |
| ..... | 23 | 23 | 71 | 139 | 210 | ..... | 3 | 3 | 40 |
| 984 | ..... | 984 | 591 | ..... | 591 | 72 | ..... | 72 | 41 |
| ..... | 294 | 294 | 43 | 314 | 357 | ..... | 36 | 36 | 42 |
| 95 | 2,485 | 2,580 | 238 | 334 | 572 | 36 | 173 | 209 | 43 |
| 86 | ..... | 86 | 365 | 33 | 398 | 3,031 | ..... | 3,031 | 44 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| 29 | 7,181 | 7,210 | 702 | 17,828 | 18,530 | 16 | 984 | 1,000 | 46 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 493 | 493 | ..... | ..... | ..... | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 3,976 | 3,976 | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro. | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFAC | | | | | |
| | | EQUIPEMENTS MARITIMES. | | | FER NATUREL ET EN GUEUSE. | | |
| | Nom du chemin de fer. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 50 | Napierville Junction | ... | ... | ... | 15 | 18 | 33 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 54 | New Brunswick Southern | 1 | ... | 1 | ... | ... | ... |
| 55 | New Westminster Southern | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 56 | North Shore | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 58 | Orford Mountain | ... | ... | ... | 5 | 3 | 8 |
| 59 | Ottawa et New-York | 11 | 233 | 244 | 95 | 433 | 528 |
| 60 | Père Marquette, en Canada | 2,713 | 280 | 2,993 | 7,971 | 4,384 | 12,355 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co. | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 62 | Embr. de Princeton of Wash. Co. Ry | ... | ... | ... | 645 | ... | 645 |
| 63 | Quebec Central | ... | ... | ... | ... | 3,190 | 3,190 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 2 | ... | 2 | 334 | 23 | 357 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 12 | 57 | 69 | 635 | 840 | 1,475 |
| 67 | Red Mountain | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 68 | Rutland & Noyan | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 69 | Salisbury & Albert | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 70 | Schomberg & Aurora | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | ... | ... | ... | ... | 1,210 | 1,210 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | ... | 1,411 | 1,411 | ... | 1,234 | 1,234 |
| 74 | St. Martins | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 75 | Sydney & Louisburg, Dom. Coal Co. | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 76 | Spokane & British Columbia | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 77 | Témiscouata | ... | ... | ... | 9 | 150 | 159 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 79 | Mille-Iles | ... | ... | ... | 46 | 4,786 | 4,832 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | ... | ... | ... | 9,629 | 19,295 | 28,924 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | ... | ... | ... | 53 | ... | 53 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B | ... | ... | ... | ... | 99 | 99 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co | ... | ... | ... | 111 | ... | 111 |
| 84 | Wabash, en Canada | 240 | ... | 240 | 15,464 | ... | 15,464 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 86 | York & Carleton | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| | Grand total | 4,344 | 32,663 | 37,007 | 383,066 | 506,815 | 889,881 |

pour l'année expirée le 30 1910.—*Suite.*

| 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TURES—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Rails de fer et d'acier. | | | Autres pièces moulées et machineries. | | | Métal en barres et en feuilles. | | | |
| Tonnage issu de chemin. | Tonnage reçu du voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 233 | .... | 233 | 7 | 854 | 861 | .... | 1,295 | 1,295 | 50 |
| 223 | .... | 223 | 134 | .... | 134 | 52 | .... | 52 | 51 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 52 |
| .... | 230 | 230 | .... | 135 | 135 | .... | 150 | 150 | 53 |
| .... | .... | .... | 225 | 18 | 243 | 75 | 1 | 76 | 54 |
| 45 | .... | 45 | 118 | .... | 118 | 88 | .... | 88 | 55 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 56 |
| 38 | .... | 38 | 53 | 4 | 57 | .... | 3 | 3 | 57 |
| .... | .... | .... | 31 | 164 | 195 | .... | 53 | 53 | 58 |
| .... | 547 | 547 | 503 | 598 | 1,101 | 73 | 2,904 | 2,977 | 59 |
| 169 | 1,679 | 1,848 | 11,702 | 4,337 | 16,039 | 6,275 | 2,472 | 8,747 | 60 |
| .... | .... | .... | .... | 632 | 632 | .... | .... | .... | 61 |
| .... | .... | .... | 125 | .... | 125 | 6 | .... | 6 | 62 |
| .... | 3,900 | 3,900 | 1,500 | 1,234 | 2,734 | .... | 4,556 | 4,556 | 63 |
| .... | 175 | 175 | 1,150 | 3,453 | 4,603 | .... | .... | .... | 64 |
| 23 | .... | 23 | 305 | 121 | 426 | 73 | 8 | 81 | 65 |
| 151 | 200 | 351 | 359 | 1,365 | 1,724 | 122 | 1,957 | 2,079 | 66 |
| 48 | .... | 48 | 28 | .... | 28 | 21 | .... | 21 | 67 |
| .... | 251 | 251 | .... | 146 | 146 | .... | .... | .... | 68 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 69 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 70 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 71 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 72 |
| 6 | 863 | 869 | 466 | 8,380 | 8,846 | 1 | 2,940 | 2,941 | 73 |
| .... | .... | .... | 80 | 100 | 180 | .... | .... | .... | 74 |
| 610 | 280 | 890 | 40 | 120 | 160 | 8 | 160 | 168 | 75 |
| .... | .... | .... | 4 | 17 | 21 | .... | .... | .... | 76 |
| 37 | 8,138 | 8,175 | 608 | 713 | 1,321 | 24 | 1,382 | 1,406 | 77 |
| 325 | 30,112 | 30,437 | .... | .... | .... | 1,578 | 3,504 | 5,082 | 78 |
| .... | .... | .... | 50 | .... | 50 | 1,097 | 2,972 | 4,069 | 79 |
| 131 | 3,872 | 4,003 | 9,245 | 53,421 | 62,666 | 5,470 | 55,286 | 60,756 | 80 |
| 1,599 | .... | 1,599 | 4,990 | .... | 4,990 | 2,263 | .... | 2,263 | 81 |
| .... | 13 | 13 | 13 | 265 | 278 | .... | 102 | 102 | 82 |
| 5 | 10 | 15 | 107 | 170 | 277 | 78 | 14 | 92 | 83 |
| 15,986 | .... | 15,986 | 42,802 | .... | 42,802 | 48,310 | .... | 48,310 | 84 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 85 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 86 |
| 341,080 | 376,001 | 717,081 | 526,735 | 662,479 | 1,189,214 | 170,107 | 398,794 | 568,901 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFAC | | | | | | |
| | | CIMENT, BRIQUES ET CHAUX. | | | INSTRUMENTS ARATOIRES. | | | |
| | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 1,528 | 1,832 | 3,360 | 679 | 1,008 | 1,687 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 8 | 38 | 46 | ..... | ..... | ..... |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | 46 | 109 | 155 | 13 | 25 | 38 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 113 | 455 | 568 | ..... | 10 | 10 |
| 5 | Baie de Quinté | 28,365 | 336 | 28,701 | 140 | 300 | 440 |
| 6 | Bedlington & Nelson.— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay. | 724 | ..... | 724 | 729 | 17 | 746 |
| 9 | British Yukon | 357 | ..... | 357 | ..... | ..... | ..... |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 826 | 228 | 1,054 | ..... | 158 | 158 |
| 11 | Canada Southern | 8,660 | 78,857 | 87,517 | 9,404 | 39,864 | 49,268 |
| | Chemin de fer de l'Etat :— | | | | | | |
| 12 | Intercolonial | 47,360 | 64,161 | 111,521 | 2,969 | 6,616 | 9,585 |
| 13 | Ile du Prince Edouard | 1,823 | ..... | 1,823 | 665 | ..... | 665 |
| 14 | Canadian Northern | 61,779 | 56,241 | 118,020 | 35,690 | 15,169 | 50,859 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 1,520 | 2,258 | 3,778 | 2,574 | 65 | 2,639 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 59,805 | 25,029 | 84,834 | ..... | 536 | 536 |
| 17 | Canadien Pacifique | 487,079 | 240,307 | 727,386 | 95,474 | 72,256 | 167,730 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | 5 | 5 | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Caraquet | ..... | 250 | 250 | ..... | 50 | 50 |
| 20 | Carillon et Grenville | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 21 | Central Ontario | 391 | 8,522 | 8,913 | 12 | 87 | 99 |
| 22 | Crowsnest Southern | 1,730 | ..... | 1,730 | ..... | ..... | ..... |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | 7,835 | 362 | 8,197 | 572 | 19 | 591 |
| 25 | Elgin & Havelock | 120 | 20 | 140 | ..... | 10 | 10 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 175 | 175 | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Grand-Tronc | 430,192 | 264,554 | 694,746 | 59,463 | 21,911 | 81,380 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | 44,519 | 21,219 | 65,738 | 1,097 | 1,756 | 2,853 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 1,547 | 225 | 1,772 | 35 | 24 | 59 |
| 30 | Hereford | 8,583 | 215 | 8,798 | 57 | 13 | 70 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 11 | 185 | 196 | 3 | ..... | 3 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | ..... | 31 | 31 | ..... | 15 | 15 |
| 33 | Kaslo & Slocan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 34 | Kent Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 681 | 782 | 1,463 | 35 | 15 | 50 |
| 37 | Klondike Mines | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 9,379 | 6,311 | 15,690 | 123 | 723 | 846 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 279 | 48 | 327 | 6 | 47 | 53 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 124 | ..... | 124 | 1 | ..... | 1 |
| 42 | Maritime Coal, Ry. & Power Co | 6 | 960 | 966 | ..... | 7 | 7 |
| 43 | Massawippi Valley | 128 | 487 | 615 | 34 | 30 | 64 |
| 44 | Manitoba Great Northern | 127 | ..... | 127 | 799 | ..... | 799 |
| 45 | Moncton and Buctouche | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | 7,696 | 6,364 | 14,060 | 551 | 1,195 | 1,746 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | 594 | 1,579 | 2,173 | ..... | ..... | ..... |
| 48 | Montreal & jonction du Vermont | 15 | 112 | 127 | ..... | 79 | 79 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TURES.—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Wagons, voitures, outils, etc. | | | Vins, liqueurs et bières. | | | Meubles et effets de ménage. | | | |
| Tonnage issu de chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 99 | 334 | 433 | 4 | 65 | 69 | 1,774 | 1,460 | 3,234 | 1 |
| 59 | 19 | 78 | 10 | 1 | 11 | 5 | 22 | 27 | 2 |
| 25 | 50 | 75 | 37 | 146 | 183 | 118 | 31 | 149 | 3 |
| 39 | 34 | 73 | 11 | 32 | 43 | 103 | 37 | 140 | 4 |
| 635 | 465 | 1,100 | 7 | 63 | 70 | 373 | 40 | 413 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 276 | ..... | 276 | 16 | ..... | 16 | 151 | ..... | 151 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | 507 | ..... | 507 | 39 | ..... | 39 | 9 |
| ..... | 37 | 37 | 35 | 60 | 95 | 106 | 283 | 389 | 10 |
| 20,652 | 18,860 | 39,512 | 1,592 | 12,920 | 14,512 | 2,715 | 17,672 | 20,387 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,492 | 6,407 | 9,899 | 12 |
| 212 | ..... | 212 | 263 | ..... | 263 | 445 | ..... | 445 | 13 |
| 7,988 | 4,440 | 12,428 | 12,441 | 2,485 | 14,926 | 50,049 | 19,294 | 69,343 | 14 |
| 219 | 140 | 359 | 695 | 327 | 1,022 | 1,016 | 173 | 1,189 | 15 |
| ..... | 1,194 | 1,194 | 850 | 17,083 | 17,933 | 926 | 1,244 | 2,169 | 16 |
| 24,767 | 19,113 | 43,880 | 61,314 | 32,434 | 93,748 | 110,994 | 36,174 | 147,168 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | ..... | 13 | 13 | 18 |
| ..... | 30 | 30 | ..... | 75 | 75 | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 15 | 7 | 22 | 17 | 604 | 621 | 503 | 222 | 725 | 21 |
| 5 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | 70 | ..... | 70 | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 333 | ..... | 333 | 142 | 28 | 170 | 1,551 | 171 | 1,722 | 24 |
| ..... | ..... | ..... | 250 | 10 | 260 | 16 | 16 | 32 | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 | 18 | 26 |
| 19,223 | 12,411 | 31,634 | 31,197 | 18,571 | 49,768 | 54,992 | 17,006 | 71,998 | 27 |
| 2,706 | 447 | 3,153 | 1,537 | 3,389 | 4,926 | 1,899 | 825 | 2,724 | 28 |
| 58 | 62 | 120 | 1,080 | 11 | 1,091 | 499 | 521 | 1,020 | 29 |
| 34 | 1 | 35 | 32 | 66 | 98 | 634 | 26 | 660 | 30 |
| 2 | 8 | 10 | 28 | 115 | 143 | 95 | 29 | 124 | 31 |
| ..... | 14 | 14 | ..... | 57 | 57 | 139 | 28 | 167 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33 |
| 15 | ..... | 15 | ..... | ..... | ..... | 12 | ..... | 12 | 34 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 |
| 260 | 24 | 284 | 300 | 449 | 749 | 665 | 59 | 724 | 36 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 2,675 | 1,198 | 3,873 | 1,353 | 342 | 1,695 | 1,353 | 608 | 1,961 | 39 |
| 5 | 13 | 18 | ..... | 11 | 11 | 90 | 53 | 143 | 40 |
| 4 | ..... | 4 | 40 | ..... | 40 | 36 | ..... | 36 | 41 |
| 1 | 15 | 16 | 1 | 71 | 72 | 50 | 86 | 136 | 42 |
| 255 | 131 | 386 | 119 | 133 | 252 | 385 | 5,729 | 6,114 | 43 |
| 394 | ..... | 394 | 30 | ..... | 30 | 143 | 10 | 153 | 44 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 |
| 70 | 411 | 481 | 515 | 4,389 | 4,904 | 1,620 | 2,897 | 4,517 | 46 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 38 | 38 | 206 | ..... | 206 | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 276 | 276 | 12 | 1,721 | 1,733 | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |

TABLEAU N° 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro | Nom du chemin de fer. | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFAC | | | | | | |
| | | | CIMENT, BRIQUES ET CHAUX. | | | INSTRUMENTS ARATOIRES. | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 50 | Napierville Junction | | 50 | 1,421 | 1,471 | ..... | 43 | 43 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | 219 | ..... | 219 | 16 | ..... | 16 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co. | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.- | | ..... | 175 | 175 | ..... | 400 | 400 |
| 54 | New Brunswick Southern | | 528 | ..... | 528 | 15 | 1 | 16 |
| 55 | New Westminster Southern | | 471 | ..... | 471 | ..... | ..... | ..... |
| 56 | North Shore | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | | ..... | 10 | 10 | ..... | 8 | 8 |
| 58 | Orford Mountain | | 3 | 244 | 247 | 1 | 56 | 57 |
| 59 | Ottawa et New-York | | 7,490 | 2,230 | 9,720 | 37 | 43 | 80 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | | 51,725 | 15,483 | 67,208 | 678 | 1,772 | 2,450 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | ..... | 555 | 555 | ..... | ..... | ..... |
| 62 | Embr.d. la Princeton Wash'n Co. Ry | | 3,399 | ..... | 3,399 | ..... | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | | 24,386 | ..... | 24,386 | ..... | 6,379 | 6,379 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | | 7,201 | 4,242 | 11,443 | ..... | 445 | 445 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co. | | 5,573 | 50 | 5,623 | 54 | 5 | 59 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | | 2,715 | 2,767 | 5,482 | ..... | 37 | 37 |
| 67 | Red Mountain | | 222 | ..... | 222 | ..... | ..... | ..... |
| 67 | Rutland & Noyan | | ..... | 363 | 363 | ..... | ..... | ..... |
| 69 | Salisbury & Albert | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | | ..... | 283 | 283 | ..... | 12 | 12 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | 19 | 468 | 487 | ..... | 236 | 236 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | 28 | 8,825 | 8,853 | 1 | 525 | 526 |
| 74 | St. Martins | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | 840 | 208 | 1,048 | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 77 | Temiscouata | | 272 | 771 | 1,043 | 169 | 119 | 288 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | | 11,198 | 14,423 | 25,621 | 2,083 | 3,154 | 5,237 |
| 79 | Mille-Iles | | 106 | 581 | 687 | ..... | 21 | 21 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 2,723 | 17,604 | 20,327 | 38,405 | 1,000 | 39,405 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 5,884 | 132 | 6,016 | 363 | ..... | 363 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B. | | 600 | 62 | 662 | ..... | 240 | 240 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | | 55 | 676 | 731 | 161 | 89 | 250 |
| 84 | Wabash (en Canada) | | 60,770 | ..... | 60,770 | 5,224 | ..... | 5,224 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | | 100 | 577 | 677 | ..... | ..... | ..... |
| | Total | | 1,400,527 | 854,407 | 2,254,934 | 258,332 | 176,596 | 434,928 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TURES—*Suite.* | | | | | | | | | |
| Wagons, voitures, outils, etc. | | | Vins, liqueurs et bières. | | | Meubles et effets de ménage. | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| ..... | 6 | 6 | ..... | ..... | ..... | 62 | 16 | 78 | 50 |
| 51 | ..... | 51 | 31 | 12 | 43 | 42 | 5 | 47 | 51 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 130 | 130 | ..... | ..... | ..... | 53 |
| ..... | 10 | 10 | 223 | 1 | 224 | 69 | 2 | 71 | 54 |
| 12 | ..... | 12 | ..... | ..... | ..... | 10 | ..... | 10 | 55 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 |
| 2 | 3 | 5 | ..... | 2 | 2 | 2 | 4 | 6 | 57 |
| 1 | 17 | 18 | 22 | 56 | 78 | 58 | 51 | 109 | 58 |
| 35 | 37 | 72 | 1,407 | 98 | 1,505 | 1,268 | 222 | 1,490 | 59 |
| 14,754 | 2,938 | 17,692 | 7,462 | 839 | 8,301 | 7,462 | 1,492 | 8,954 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 | 13 | 61 |
| 7 | ..... | 7 | ..... | ..... | ..... | 6 | ..... | 6 | 62 |
| ..... | 1,823 | 1,823 | 3,418 | 1,367 | 4,785 | 2,848 | 5,468 | 8,316 | 63 |
| ..... | 232 | 232 | 97 | 198 | 295 | 223 | 110 | 333 | 64 |
| 10 | 1 | 11 | 1,832 | 3 | 1,835 | 164 | 66 | 230 | 65 |
| 69 | 99 | 168 | 56 | 172 | 228 | 197 | 129 | 326 | 66 |
| ..... | ..... | ..... | 120 | ..... | 120 | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 109 | 109 | 68 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 111 | 111 | ..... | 11 | 11 | 70 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 641 | 641 | 23 | 193 | 216 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | 1,050 | 1,050 | 5 | 1,340 | 1,345 | 1,088 | 656 | 1,744 | 73 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 10 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 140 | 160 | 300 | 75 |
| ..... | ..... | ..... | 11 | ..... | 11 | ..... | 12 | 12 | 76 |
| 87 | 238 | 325 | 217 | 605 | 822 | 196 | 150 | 346 | 77 |
| 373 | 2,151 | 2,524 | 312 | 921 | 1,233 | 882 | 1,505 | 2,387 | 78 |
| ..... | 28 | 28 | ..... | ..... | ..... | 32 | ..... | 32 | 79 |
| 2,350 | 333 | 2,683 | 313 | 813 | 1,126 | 455 | 586 | 1,041 | 80 |
| 865 | ..... | 865 | 663 | ..... | 663 | 3,512 | ..... | 3,512 | 81 |
| ..... | 169 | 169 | ..... | 504 | 504 | 59 | 255 | 314 | 82 |
| 79 | 90 | 169 | 271 | 251 | 522 | 83 | 205 | 288 | 83 |
| 4,733 | ..... | 4,733 | 12,426 | ..... | 12,426 | 8,170 | ..... | 8,170 | 84 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 104,454 | 68,683 | 173,137 | 143,309 | 102,317 | 245,626 | 264,326 | 124,305 | 388,631 | |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFACTURES—*Suite.* | | | | MARCHANDISES. | | |
| | | AUTRES PRODUITS MANUFACTURÉS | | | | — | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | | ..... | ..... | ..... | 4,796 | 2,351 | 7,147 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | | ..... | ..... | ..... | 1,821 | 170 | 1,991 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | | 86 | 76 | 162 | ..... | ..... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | ..... | ..... | ..... | 249 | 392 | 641 |
| 5 | Bay of Quinté | | 792 | 872 | 1,664 | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | | ..... | ..... | ..... | 62 | ..... | 62 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Brandon, Sask. & Hudson Bay | | 420 | 179 | 599 | 1,591 | 104 | 1,695 |
| 9 | British Yukon | | ..... | ..... | ..... | 7,793 | ..... | 7,793 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | | 1,010 | 2,528 | 3,538 | 570 | 934 | 1,504 |
| 11 | Canada Southern | | 100,234 | 929,126 | 1,029,360 | ..... | ..... | ..... |
| 12 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 13 | " " I. du P.-E. | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 14 | Canadian Northern | | 26,240 | 52,692 | 78,932 | 12,812 | 67,531 | 80,343 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | | 1,697 | 540 | 2,237 | 3,425 | 286 | 3,711 |
| 16 | Canadian Northern, Quebec | | 6,201 | 6,945 | 13,146 | ..... | ..... | ..... |
| 17 | Canadien Pacifique | | ..... | ..... | ..... | 194,506 | 319,766 | 514,272 |
| 18 | Cape Breton | | ..... | ..... | ..... | 19 | 236 | 255 |
| 19 | Caraquet | | ..... | ..... | ..... | 520 | 2,460 | 2,980 |
| 20 | Carillon & Grenville | | ..... | ..... | ..... | 4 | 8 | 12 |
| 21 | Central Ontario | | 7,532 | 8,300 | 15,832 | 12,083 | 9,085 | 21,168 |
| 22 | Crowsnest Southern | | 558 | ..... | 558 | 1,293 | 42 | 1,335 |
| 23 | Cumberland Railway & Coal Co | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Dominion Atlantic | | ..... | ..... | ..... | 4,564 | 4,566 | 9,130 |
| 25 | Elgin & Havelock | | 494 | 333 | 827 | ..... | 560 | 560 |
| 26 | Eastern British Columbia | | ..... | ..... | ..... | 25 | 315 | 340 |
| 27 | Grand-Tronc | | 119,482 | 140,048 | 259,530 | 557,309 | 455,419 | 1,012,728 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | | 26,064 | 8,800 | 33,864 | 62,053 | 53,186 | 115,239 |
| 29 | Halifax & Southwestern | | 18,745 | 201 | 18,946 | ..... | ..... | ..... |
| 30 | Hereford | | 564 | 50 | 614 | 1,637 | 1,380 | 3,017 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | | ..... | ..... | ..... | 120 | 60 | 180 |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | ..... | ..... | ..... | 15 | 770 | 785 |
| 33 | Kaslo & Slocan | | ..... | 14 | 14 | 963 | 197 | 1,160 |
| 34 | Kent Northern | | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,360 | 2,360 |
| 35 | Kettle River Valley | | 100 | ..... | 100 | 230 | ..... | 230 |
| 36 | Kingston & Pembroke | | ..... | ..... | ..... | 13,815 | 3,410 | 17,225 |
| 37 | Klondike Mines | | ..... | ..... | ..... | 1,275 | ..... | 1,275 |
| 38 | Liverpool & Milton | | 1,208 | ..... | 1,208 | ..... | ..... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | | 6,827 | 5,342 | 12,169 | 61,318 | 2,528 | 63,846 |
| 40 | Lotbinière & Megantic | | 12 | 71 | 83 | 148 | 764 | 912 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | | ..... | ..... | ..... | 720 | ..... | 720 |
| 42 | Maritime Coal Ry. & Power Co | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | | 16,352 | 1,086 | 17,438 | 1,148 | 4,550 | 5,698 |
| 44 | Manitoba Great Northern | | 2,472 | ..... | 2,472 | 675 | 57 | 732 |
| 45 | Moncton & Buctouche | | 288 | 3,821 | 4,109 | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Montreal & Atlantique | | ..... | ..... | ..... | 713 | 19,478 | 20,191 |
| 47 | Montréal et Ligne Provinciale | | ..... | ..... | ..... | 3,798 | 12,694 | 16,492 |
| 48 | Montréal & Vermont Junction | | ..... | ..... | ..... | 464 | 5,963 | 6,427 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | | ..... | ..... | ..... | 6,318 | ..... | 6,318 |

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | A | B | C | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DIVERS. | | | RÉCAPITULATION. | | | — | | | |
| AUTRES DENRÉES. | | | GRAND TOTAL. | | | — | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 2,730 | 28,180 | 30,910 | 72,170 | 105,920 | 178,090 | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 621 | 279 | 900 | 268,580 | 9,366 | 277,946 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 3,110 | 6,958 | 10,068 | 15,858 | 15,311 | 31,169 | ..... | ..... | ..... | 3 |
| ..... | 561 | 561 | 4,069 | 10,905 | 14,974 | ..... | ..... | ..... | 4 |
| 14,859 | 21,451 | 36,310 | 78,145 | 80,952 | 159,097 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| ..... | ..... | ..... | 6,542 | 58 | 6,600 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | 24,975 | ..... | 24,975 | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 1,148 | 60 | 1,208 | 66,263 | 360 | 66,623 | ..... | ..... | ..... | 8 |
| 410 | ..... | 410 | 23,744 | ..... | 23,744 | ..... | ..... | ..... | 9 |
| 98 | 118 | 216 | 8,959 | 13,497 | 22,456 | ..... | ..... | ..... | 10 |
| 50,733 | 456,595 | 507,328 | 692,134 | 6,060,113 | 6,752,247 | ..... | ..... | ..... | 11 |
| 293,246 | 120,028 | 413,274 | 2,838,061 | 1,145,993 | 3,984,054 | ..... | ..... | ..... | 12 |
| 33,376 | ..... | 33,376 | 103,100 | ..... | 103,100 | ..... | ..... | ..... | 13 |
| 165,323 | 77,146 | 242,469 | 2,987,236 | 822,620 | 3,809,856 | ..... | ..... | ..... | 14 |
| 4,364 | 12,789 | 17,153 | 389,194 | 42,067 | 431,261 | ..... | ..... | ..... | 15 |
| 47,970 | 18,290 | 66,260 | 292,213 | 348,839 | 641,052 | ..... | ..... | ..... | 16 |
| 1,859,963 | 921,832 | 2,781,795 | 14,456,851 | 6,094,517 | 20,551,368 | ..... | ..... | ..... | 17 |
| 764 | 327 | 1,091 | 1,543 | 1,326 | 2,869 | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 910 | 910 | 16,384 | 9,834 | 26,218 | ..... | ..... | ..... | 19 |
| ..... | ..... | ..... | 13 | 32 | 45 | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 1,013 | 1,014 | 2,027 | 190,995 | 82,148 | 273,143 | ..... | ..... | ..... | 21 |
| 642 | 51 | 693 | 78,291 | 145,875 | 224,166 | ..... | ..... | ..... | 22 |
| 727 | 5,685 | 6,412 | 79,346 | 13,418 | 92,764 | ..... | ..... | ..... | 23 |
| 27,225 | 10,325 | 37,550 | 282,205 | 60,052 | 342,257 | ..... | ..... | ..... | 24 |
| ..... | 217 | 217 | 10,394 | 3,137 | 13,531 | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | 197 | 197 | 111,162 | 1,326 | 112,488 | ..... | ..... | ..... | 26 |
| 780,335 | 1,006,233 | 1,786,568 | 6,088,300 | 10,663,043 | 16,751,343 | ..... | ..... | ..... | 27 |
| 46,413 | 53,934 | 100,347 | 1,117,820 | 417,164 | 1,534,984 | ..... | ..... | ..... | 28 |
| 14,215 | 4,481 | 18,696 | 189,876 | 23,974 | 213,850 | ..... | ..... | ..... | 29 |
| 141 | ..... | 141 | 162,202 | 3,026 | 165,228 | ..... | ..... | ..... | 30 |
| 559 | 3,473 | 4,032 | 280,365 | 10,293 | 290,658 | ..... | ..... | ..... | 31 |
| 79 | ..... | 79 | 26,679 | 2,428 | 29,107 | ..... | ..... | ..... | 32 |
| ..... | ..... | ..... | 14,834 | 247 | 15,081 | ..... | ..... | ..... | 33 |
| ..... | ..... | ..... | 2,701 | 4,260 | 6,961 | ..... | ..... | ..... | 34 |
| ..... | ..... | ..... | 2,104 | ..... | 2,104 | ..... | ..... | ..... | 35 |
| 4,192 | 1,390 | 5,582 | 79,134 | 27,849 | 106,983 | ..... | ..... | ..... | 36 |
| ..... | ..... | ..... | 14,961 | ..... | 14,961 | ..... | ..... | ..... | 37 |
| 650 | ..... | 650 | 40,503 | ..... | 40,503 | ..... | ..... | ..... | 38 |
| 20,388 | 13,383 | 33,771 | 296,202 | 190,100 | 486,302 | ..... | ..... | ..... | 39 |
| 57 | 71 | 128 | 53,275 | 2,599 | 55,874 | ..... | ..... | ..... | 40 |
| 450 | ..... | 450 | 412,456 | 30 | 412,486 | ..... | ..... | ..... | 41 |
| 146 | 825 | 971 | 190,566 | 8,734 | 199,300 | ..... | ..... | ..... | 42 |
| 7,824 | 21,090 | 28,914 | 125,039 | 368,680 | 493,719 | ..... | ..... | ..... | 43 |
| 2,507 | 5 | 2,512 | 61,205 | 41,231 | 102,436 | ..... | ..... | ..... | 44 |
| ..... | ..... | ..... | 21,031 | 8,224 | 29,255 | ..... | ..... | ..... | 45 |
| 13,771 | 299,858 | 313,629 | 143,048 | 967,516 | 1,110,564 | ..... | ..... | ..... | 46 |
| 389 | 4,634 | 5,023 | 15,187 | 58,618 | 73,805 | ..... | ..... | ..... | 47 |
| 935 | 10,873 | 11,808 | 2,293 | 92,622 | 94,915 | ..... | ..... | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | 554,515 | 18,634 | 573,149 | ..... | ..... | ..... | 49 |

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement du trafic

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MANUFACTURES—*Suite.* | | | | MARCHANDISES. | | |
| | | AUTRES PRODUITS MANUFACTURÉS. | | | | — | | |
| | | | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. |
| 50 | Napierville Junction | | ..... | 462 | 462 | 163 | 745 | 908 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | 466 | ..... | 466 | 2,082 | 52 | 2,134 |
| 52 | New Brunswick Coal & Ry. Co | | 3,560 | 9,330 | 12,890 | ..... | ..... | ..... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E. | | ..... | 10 | 10 | ..... | 1,640 | 1,640 |
| 54 | New Brunswick Southern | | ..... | ..... | ..... | 73 | ..... | 73 |
| 55 | New Westminster Southern | | 113 | ..... | 113 | 3,612 | ..... | 3,612 |
| 56 | North Shore | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | ..... | 85 | 85 | 10 | 85 | 95 |
| 58 | Orford Mountain | | 71 | ..... | 71 | 45 | 281 | 326 |
| 59 | Ottawa et New-York | | 16,576 | 8,387 | 24,963 | ..... | ..... | ..... |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | | 37,649 | 13,104 | 50,753 | 338,161 | 6,203 | 344,364 |
| 61 | Phillipsburg Ry. & Quarry Co | | ..... | ..... | ..... | ..... | 60 | 60 |
| 62 | Embranchement Princeton de la Washington Co. Ry | | 49,884 | ..... | 49,884 | 4,789 | ..... | 4,789 |
| 63 | Quebec Central | | 24,232 | 7,491 | 31,723 | 13,670 | 43,780 | 57,450 |
| 64 | Québec et Lac Saint-Jean | | 1,767 | 8,837 | 10,604 | 2,613 | 2,887 | 5,500 |
| 65 | Quebec Ry., Light & Power Co | | 7,033 | 370 | 7,403 | ..... | ..... | ..... |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | | 259 | 12,188 | 12,447 | 7,054 | 8,996 | 16,050 |
| 67 | Red Mountain | | 67 | ..... | 67 | 632 | ..... | 632 |
| 68 | Rutland & Noyan | | ..... | 1,835 | 1,835 | ..... | 7 | 7 |
| 69 | Salisbury & Albert | | 156 | 1,200 | 1,356 | ..... | ..... | ..... |
| 70 | Schomberg & Aurora | | ..... | 106 | 106 | 69 | 216 | 285 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | | ..... | ..... | ..... | 253 | 9,394 | 9,647 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | | 767 | 46,415 | 47,182 | ..... | ..... | ..... |
| 74 | St. Martins | | ..... | ..... | ..... | 145 | 1,700 | 1,845 |
| 75 | Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | 20 | 300 | 320 | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Spokane & British Columbia | | 50 | 20 | 70 | 41 | 37 | 78 |
| 77 | Témiscouata | | ..... | ..... | ..... | 573 | 939 | 1,512 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | | 9,552 | 19,058 | 28,610 | 8,680 | 12,493 | 21,173 |
| 79 | Mille-Iles | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 35,192 | 82,981 | 108,173 | ..... | ..... | ..... |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 10,963 | ..... | 10,963 | 17,064 | 372 | 17,436 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B. | | 86 | 1,121 | 1,207 | 60 | 177 | 237 |
| 83 | Victoria Terminal & Ferry Co. | | 258 | 1,129 | 1,387 | 183 | 677 | 860 |
| 84 | Wabash Railway Co. (en Canada) | | 93,832 | ..... | 93,832 | 96,952 | ..... | 96,952 |
| 85 | Wellington Colliery Co | | ..... | 2,157 | 2,157 | ..... | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | | ..... | ..... | ..... | 26 | 25 | 51 |
| | Grand total | | 619,931 | 1,377,610 | 1,997,541 | 1,455,802 | 1,062,388 | 2,518,190 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Fin.*

| 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | A | B | C | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DIVERS. | | | RÉCAPITULATION. | | | — | | | |
| AUTRES DENRÉES. | | | GRAND TOTAL. | | | — | | | |
| Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Tonnage issu du chemin. | Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies. | Total du tonnage. | Numéro. |
| 26 | 457 | 483 | 5,910 | 222,969 | 228,879 | ..... | ..... | ..... | 50 |
| 437 | 20 | 457 | 28,220 | 10,274 | 38,494 | ..... | ..... | ..... | 51 |
| ..... | ..... | ..... | 56,967 | 10,670 | 67,637 | ..... | ..... | ..... | 52 |
| 2,935 | ..... | 2,935 | 26,875 | 9,425 | 36,300 | ..... | ..... | ..... | 53 |
| 5,902 | 240 | 6,142 | 20,108 | 454 | 20,562 | ..... | ..... | ..... | 54 |
| 74 | ..... | 74 | 40,644 | ..... | 40,644 | ..... | ..... | ..... | 55 |
| ..... | ..... | ..... | 8,173 | ..... | 8,173 | ..... | ..... | ..... | 56 |
| ..... | ..... | ..... | 6,039 | 1,070 | 7,109 | ..... | ..... | ..... | 57 |
| 103 | 455 | 558 | 22,472 | 4,534 | 27,006 | ..... | ..... | ..... | 58 |
| 1,162 | 1,447 | 2,609 | 40,821 | 100,665 | 141,486 | ..... | ..... | ..... | 59 |
| 112,437 | 32,831 | 145,268 | 1,695,893 | 466,354 | 2,162,247 | ..... | ..... | ..... | 60 |
| ..... | ..... | ..... | 5,401 | 7,880 | 13,281 | ..... | ..... | ..... | 61 |
| 151 | ..... | 151 | 160,474 | ..... | 160,474 | ..... | ..... | ..... | 62 |
| 3,418 | 13,670 | 17,088 | 545,913 | 142,238 | 688,151 | ..... | ..... | ..... | 63 |
| 18,640 | 24,957 | 43,597 | 160,206 | 99,928 | 260,134 | ..... | ..... | ..... | 64 |
| 852 | 336 | 1,188 | 103,248 | 8,069 | 111,317 | ..... | ..... | ..... | 65 |
| 276 | 1,916 | 2,192 | 62,238 | 210,808 | 273,046 | ..... | ..... | ..... | 66 |
| 99 | ..... | 99 | 19,570 | 152 | 19,722 | ..... | ..... | ..... | 67 |
| ..... | 1,434 | 1,434 | 222 | 170,722 | 170,944 | ..... | ..... | ..... | 68 |
| 173 | 700 | 873 | 47,358 | 7,242 | 54,600 | ..... | ..... | ..... | 69 |
| 115 | 28 | 143 | 5,349 | 2,839 | 8,188 | ..... | ..... | ..... | 70 |
| 1,386 | 12,192 | 13,578 | 2,996 | 117,301 | 120,297 | ..... | ..... | ..... | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| 191 | 4,877 | 5,068 | 10,237 | 659,327 | 669,564 | ..... | ..... | ..... | 73 |
| ..... | ..... | ..... | 16,155 | 2,560 | 18,715 | ..... | ..... | ..... | 74 |
| 17,120 | 60,966 | 78,086 | 2,563,591 | 97,053 | 2,660,644 | ..... | ..... | ..... | 75 |
| ..... | ..... | ..... | 14,603 | 632 | 15,235 | ..... | ..... | ..... | 76 |
| 3,389 | 5,452 | 8,841 | 112,029 | 26,225 | 138,254 | ..... | ..... | ..... | 77 |
| 6,049 | 8,118 | 14,167 | 367,056 | 325,331 | 692,387 | ..... | ..... | ..... | 78 |
| 9,871 | 4,620 | 14,491 | 15,179 | 19,334 | 34,513 | ..... | ..... | ..... | 79 |
| 18,974 | 139,139 | 158,113 | 190,902 | 1,452,817 | 1,643,719 | ..... | ..... | ..... | 80 |
| 8,773 | 102 | 8,875 | 1,153,398 | 4,340 | 1,157,738 | ..... | ..... | ..... | 81 |
| 643 | 2,114 | 2,757 | 22,297 | 13,469 | 35,766 | ..... | ..... | ..... | 82 |
| 611 | 1,636 | 2,247 | 7,022 | 27,230 | 34,252 | ..... | ..... | ..... | 83 |
| 36,928 | ..... | 36,928 | 1,366,666 | ..... | 1,366,666 | ..... | ..... | ..... | 84 |
| ..... | ..... | ..... | 375,572 | 2,988 | 378,560 | ..... | ..... | ..... | 85 |
| ..... | ..... | ..... | 7,285 | 1,216 | 8,501 | ..... | ..... | ..... | 86 |
| 3,652,108 | 3,420,970 | 7,073,078 | 42,279,812 | 32,203,054 | 74,482,866 | ..... | ..... | ..... | |

TABLEAU 12.—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 Nom du chemin de fer. | 2 Locomotives. Passagers. | 3 Locomotives. Marchandises. | 4 Locomotives. Garage. | 5 Locomotives. Total. | 6 Locomotives. Affermées. | 7 Wagons, service des voyageurs. 1re classe. | 8 2e classe. | 9 Voitures mixtes. | 10 Emigrants. | 11 Buffet. | 12 Salon. | 13 Wagons-lits. | 14 Bagage, messageries et poste. | 15 Autres wag., service des voyageurs. | 16 Total. | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 3 | 3 | 2 | 8 | ..... | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 8 | 1 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 3 | 6 | 9 | 18 | ..... | 4 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 2 |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 2 | 3 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 3 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | 2 | 3 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 3 | 5 | 4 |
| 5 | Baie de Quinté | 3 | 4 | ..... | 7 | ..... | 6 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 11 | 5 |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 6 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 8 |
| 9 | British Yukon | ..... | 11 | ..... | 11 | ..... | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 15 | 9 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 2 | 2 | ..... | 4 | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 | 10 | 10 |
| 11 | Canada Southern | 55 | 92 | 30 | 177 | ..... | 10 | 48 | 7 | ..... | 2 | ..... | ..... | 23 | 4 | 94 | 11 |
| | Chemins de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial | 115 | 263 | 26 | 404 | ..... | 122 | 41 | 85 | 47 | 9 | 9 | 39 | 73 | 5 | 430 | 12 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard | ..... | 29 | 2 | 31 | ..... | 22 | 12 | 7 | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | ..... | 55 | 13 |
| 14 | Canadian Northern | 56 | 261 | 12 | 329 | 3 | 58 | 72 | 4 | 6 | 9 | ..... | 23 | 65 | ..... | 237 | 14 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 10 | 12 | 1 | 23 | 23 | 10 | 11 | 4 | ..... | 2 | 2 | ..... | 4 | ..... | 33 | 15 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 12 | 24 | 1 | 37 | 15 | 15 | 18 | 4 | 5 | ..... | 4 | ..... | 8 | ..... | 54 | 16 |
| 17 | Canadien Pacifique | 443 | 935 | 156 | 1,534 | ..... | 575 | 167 | 94 | 254 | 78 | 18 | 216 | 420 | 5 | 1,827 | 17 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 4 | 18 |
| 19 | Caraquet | ..... | 3 | ..... | 3 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | 19 |
| 20 | Carillon et Grenville | 2 | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 20 |
| 21 | Crowsnest Southern | ..... | 3 | ..... | 3 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 21 |
| 22 | Cumberland Railway & Coal Co. | 3 | 2 | 1 | 6 | ..... | 4 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 22 |
| 23 | Central Ontario | 15 | ..... | 1 | 16 | ..... | 7 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 12 | 23 |
| 24 | Dominion Atlantic | 11 | 14 | ..... | 25 | ..... | 22 | ..... | 11 | ..... | 1 | 2 | ..... | 15 | ..... | 51 | 24 |
| 25 | Elgin & Havelock | 1 | 1 | ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 25 |
| 26 | Eastern British Columbia | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | 26 |
| 27 | Grand-Tronc | 194 | 602 | 105 | 901 | 7 | 428 | 59 | 97 | 6 | 18 | 14 | ..... | 261 | 2 | 885 | 27 |
| 28 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | 15 | 41 | 5 | 61 | ..... | 15 | 7 | 7 | ..... | ..... | 3 | ..... | 7 | ..... | 39 | 28 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 9 | 6 | 1 | 16 | 5 | 17 | 5 | 2 | ..... | ..... | 2 | ..... | 7 | ..... | 33 | 29 |
| 30 | Hereford | 2 | 2 | ..... | 4 | ..... | 1 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 30 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co. | 2 | 4 | 1 | 7 | 1 | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 4 | 31 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 32 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 2 | | | 2 | 1 | | | 2 | | | | | | | 2 | 32 |
| 33 | Kaslo et Slocan | 2 | 1 | | 3 | | | 3 | | | | | | | | 3 | 33 |
| 34 | Kent Northern | 1 | 1 | | 2 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 34 |
| 35 | Kettle River Valley | | 3 | | 3 | | | | 2 | | | | | | | 2 | 35 |
| 36 | Kingston et Pembroke | 4 | 4 | | 8 | | 4 | 2 | 2 | | | | | 3 | 1 | 12 | 36 |
| 37 | Klondike Mines | | 3 | | 3 | | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | 37 |
| 38 | Liverpool et Milton | | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | 38 |
| 39 | London et Port Stanley | 1 | 2 | | 3 | | 2 | | 1 | | | | | | | 3 | 39 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | | 3 | | 3 | | | 1 | 1 | | | | | | | 2 | 40 |
| 41 | Manitoulin et North Shore | 1 | 1 | | 2 | | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | 41 |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co. | 1 | 3 | | 4 | | | | 1 | | | | | 1 | 1 | 3 | 42 |
| 43 | Massawippi Valley | 5 | 4 | 1 | 10 | | 7 | | | | | | | 6 | | 13 | 43 |
| 44 | Manitoba Great Northern | | | | | | | | | | | | | | | | 44 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | | 3 | | 3 | | 2 | | 1 | | | | | | | 3 | 45 |
| 46 | Montréal et Atlantique | 6 | 6 | | 12 | | | 7 | 11 | | | 2 | | 3 | | 23 | 46 |
| 47 | Montréal et ligne Provinciale | 1 | 2 | | 3 | | 2 | | 1 | | | | | | | 3 | 47 |
| 48 | Montreal et Vermont Junction | 4 | 11 | | 15 | | 11 | | 4 | | | | | 3 | | 18 | 48 |
| 49 | Morrissey, Fernie et Michel | | 4 | | 4 | 1 | | 5 | | | | | | | | 5 | 49 |
| 50 | Napierville Junction | | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 | 50 |
| 51 | Nelson et Fort Sheppard | | 2 | | 2 | | 3 | | | | | | | | | 3 | 51 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | | 4 | | 4 | | | | 3 | | | | | | | 3 | 52 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | 3 | | 3 | | 2 | 1 | | | | | | | | 3 | 53 |
| 54 | New Brunswick Southern | 1 | 2 | | 3 | | 2 | | 2 | | | | | | | 4 | 54 |
| 55 | New Westminster Southern | | 3 | | 3 | | 20 | | | | | | | | | 20 | 55 |
| 56 | North Shore | 2 | | | 2 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 56 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co. | | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 | 57 |
| 58 | Orford Mountain | 3 | | | 3 | | 1 | | 2 | | | | | | | 3 | 58 |
| 59 | Ottawa et New-York | 3 | | | 3 | 3 | 2 | | 1 | | | | | 1 | | 4 | 59 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | 15 | 33 | 3 | 51 | | 15 | 6 | 2 | | | | | 5 | | 28 | 60 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co. | | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 | 61 |
| 62 | Embr. Princeton de la Washington County Ry. | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | 62 |
| 63 | Quebec Central | 10 | 13 | | 23 | | 13 | 6 | 7 | | 2 | | | 10 | | 38 | 63 |
| 64 | Québec et lac Saint-Jean | 10 | 13 | 3 | 26 | 3 | 13 | 8 | 4 | | | | 5 | 4 | | 34 | 64 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co. | 5 | | | 5 | | 4 | 2 | 2 | | | | | 2 | 12 | 22 | 65 |
| 66 | Québec, Montreal et Sud | 7 | 10 | | 17 | | 7 | | 6 | | | | | | | 13 | 66 |
| 67 | Red Mountain | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 67 |
| 68 | Rutland et Noyan | 1 | 1 | | 2 | 2 | 2 | | 1 | | | | | 1 | | 4 | 68 |
| 69 | Salisbury et Albert | | 5 | | 5 | | 1 | | | | | | | 2 | | 3 | 69 |
| 70 | Schomberg et Aurora | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | 70 |
| 71 | Stanstead, Shefford et Chambly | 2 | 4 | | 6 | | 4 | 2 | | | | | | 1 | | 7 | 71 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | | | | | | | | | | | | | | | 72 |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 4 | 5 | | 9 | 5 | 6 | | 1 | | | | | | | 7 | 73 |
| 74 | Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.) | 2 | 13 | 11 | 26 | | 2 | 1 | 3 | | | | | | | 6 | 74 |
| 75 | Spokane & British Columbia | | 3 | | 3 | | | | 2 | | | | | | | 2 | 75 |
| 76 | St. Martins | | 2 | | 2 | | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | 76 |
| 77 | Témiscouata | 5 | 4 | | 9 | | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | | 8 | 77 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 8 | 24 | 4 | 36 | | 14 | 21 | | | | | | 13 | | 48 | 78 |
| 79 | Mille-Iles | 2 | | | 2 | | | | 1 | | | | | | | 1 | 79 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 8 | 12 | 4 | 24 | | 9 | 2 | 4 | | | | | 2 | | 17 | 80 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | 1 | 2 | | 3 | | 43 | | | | | | | | | 43 | 81 |

TABLEAU 12.—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | LOCOMOTIVES. | | | | | WAGONS AU SERVICE DES VOYAGEURS. | | | | | | | | | | |
| | | Passagers. | Marchandises. | Garage. | Total. | Affermées. | 1re classe. | 2e classe. | Voitures mixtes. | Emigrant. | Buffet. | Salon. | Wagons-lits. | Bagage, messageries et poste. | Autres wag., service des voyageurs. | Total. | |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B. | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 82 |
| 83 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 83 |
| 84 | Wabash (en Canada) | 11 | 49 | 3 | 63 | ..... | 4 | ..... | 16 | ..... | 2 | 13 | ..... | 3 | ..... | 38 | 84 |
| 85 | Wellington Colliery Co. | ..... | ..... | 6 | 6 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 85 |
| 86 | York & Carleton | 1 | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 86 |
| | Totaux | 1,090 | 2,601 | 388 | 4,079 | 71 | 1,564 | 512 | 435 | 318 | 123 | 69 | 283 | 979 | 37 | 4,320 | |

TABLEAU 12.—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.—*Suite.*

| Numéro. | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer | Wagons, service des marchandises. | | | | | | | | Wagons, service de la compagnie. | | | | | | Total des wagons en service. | Wagons affermés. | |
| | | Wagons fermés. | Wagons plate-formes. | Wagons à best aux. | Wagons à houille. | Wagons-réservoirs. | Wagons à compart. frigorifiq. | Autr. wag. serv. des marchand. | Total. | Wagons de payeurs | Wagons à gravier. | Grue. | Cambuse. | Autres. | Total. | | | |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 4 | 11 | ..... | 47 | ..... | ..... | ..... | 62 | 3 | .... | 5 | 3 | 4 | 15 | 85 | ..... | 1 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 32 | 376 | ..... | 27 | ..... | ..... | 235 | 670 | 1 | 82 | 2 | 11 | 18 | 114 | 791 | .... | 2 |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 4 | 10 | .... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | ..... | .. | .... | ..... | 5 | 5 | 22 | ..... | 3 |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 22 | ..... | .... | 25 | 47 | 52 | .... | 4 |
| 5 | Baie de Quinté | 17 | 126 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 143 | ..... | 20 | ..... | 2 | 3 | 25 | 179 | .. . | 5 |
| 6 | Bedlington & Nelson | ..... | ..... | .... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | .. | ..... | . | 2 | ..... | 6 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | ..... | 1 | ..... | 2 | ..... | . . | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | .. | .... | 3 | ..... | 7 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | ... | ..... | ..... | 177 | 177 | ..... | .... | ..... | .... | ..... | ..... | 180 | ..... | 8 |
| 9 | British Yukon | 97 | 74 | 33 | 12 | ..... | 4 | ..... | 220 | 1 | ..... | 1 | 8 | 3 | 13 | 248 | ..... | 9 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 8 | 6 | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | 17 | ..... | ... | ..... | ..... | 1 | 1 | 28 | ..... | 10 |
| 11 | Canada Southern | 1,412 | 176 | 19 | 36 | 32 | ..... | ..... | 1,675 | ..... | ..... | 3 | 75 | 109 | 187 | 1,956 | ..... | 11 |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial | 6,784 | 2,992 | 144 | 1,543 | 40 | 143 | 52 | 11,698 | 7 | 200 | . . . | 114 | 23 | 344 | 12,472 | ..... | 12 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard | 313 | 147 | 21 | 22 | ..... | 3 | 4 | 510 | 2 | ..... | ..... | ..... | 19 | 21 | 586 | ..... | 13 |
| 14 | Canadian Northern | 8,086 | 1,251 | 410 | 515 | ... .. | 98 | ..... | 10,360 | 11 | 4 | 14 | 166 | 409 | 604 | 11,201 | ..... | 14 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 192 | 433 | 15 | 60 | .... | 2 | 70 | 772 | ..... | 3 | 3 | 14 | 22 | 42 | 847 | 831 | 15 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 463 | 144 | 16 | 34 | ..... | 9 | .. | 666 | 1 | 49 | 1 | 14 | 63 | 128 | 848 | 411 | 16 |
| 17 | Canadien Pacifique | 34,572 | 6,883 | 2,748 | 2,701 | 4 | 1,097 | 845 | 48,850 | 40 | 1,509 | 56 | 867 | 1,875 | 4,347 | 55,024 | ..... | 17 |
| 18 | Cap-Breton | ..... | 10 | ..... | ..... | .... | ..... | ..... | 10 | .... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | ..... | 18 |
| 19 | Caraquet | 5 | 25 | ..... | ..... | .... | ..... | ..... | 30 | ..... | ..... | .. . | ..... | ..... | ..... | 33 | ..... | 19 |
| 20 | Carillon et Grenville | ..... | 2 | .... | ... | ..... | ..... | 1 | 3 | ... | ..... | ..... | . . | ..... | ..... | 8 | ..... | 20 |
| 21 | Crowsnest Southern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 312 | 312 | . ... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 314 | ..... | 21 |
| 22 | Cumberland Railway & Coal Co | 2 | 33 | ..... | 485 | ..... | ..... | ..... | 520 | ..... | .... | ..... | 1 | 1 | 2 | 529 | ... | 22 |
| 23 | Central Ontario | 53 | 182 | 11 | 10 | ..... | ..... | ..... | 256 | 1 | .... . | ... . | ..... | 3 | 4 | 272 | ..... | 23 |
| 24 | Dominion Atlantic | 212 | 214 | 12 | 25 | ..... | ..... | ..... | 463 | ..... | ..... | ..... | 4 | 7 | 11 | 525 | .... | 24 |
| 25 | Elgin & Havelock | ..... | 6 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | ..... | ..... | ..... | .... | ..... | ..... | 9 | ..... | 25 |
| 26 | Eastern British Columbia | 9 | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 19 | ..... | ..... | ..... | 1 | .... | 1 | 23 | ..... | 26 |
| 27 | Grand-Tronc | 16,054 | 4,427 | 1,661 | 4,344 | 116 | 947 | ..... | 27,549 | 13 | 687 | 31 | 438 | 860 | 2,029 | 30,463 | ..... | 27 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | 1,689 | 326 | 55 | 80 | ..... | 25 | ..... | 2,175 | 1 | 3 | ..... | 12 | 89 | 105 | 2,319 | ..... | 28 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 94 | 211 | 2 | 7 | 1 | 2 | ..... | 317 | ..... | ..... | 1 | 4 | 18 | 23 | 373 | 167 | 29 |
| 30 | Hereford | 60 | 10 | ..... | .. ... | ..... | ... .. | ..... | 70 | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 75 | ..... | 30 |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 8 | 29 | ..... | 148 | .... | ... .. | ..... | 185 | ..... | ..... | ..... | 3 | 5 | 8 | 197 | ..... | 31 |

TABLEAU 12.—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Wagons, service des marchandises. | | | | | | | | Wagons, service de la compagnie. | | | | | | Total des wagons en service. | Wagons affermés. | |
| | | Wagons fermés. | Wagons plate-formes. | Wagons à bestiaux. | Wagons à houille. | Wagons-réservoirs. | Wagons à compart. frigorifiq. | Autr. wag. serv. des marchand. | Total. | Wagons de payeurs. | Wagons à gravier. | Grue. | Cambuse. | Autres. | Total. | | | |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 2 | 28 | | | | | | 30 | | | | | 1 | 1 | 33 | 1 | 32 |
| 33 | Kaslo & Slocan | 26 | 2 | | | | | 14 | 42 | | | | 1 | 5 | 6 | 51 | | 33 |
| 34 | Kent Northern | 1 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | | 3 | | 34 |
| 35 | Kettle River Valley | 5 | 13 | | | | | 10 | 28 | | | | | | | 30 | | 35 |
| 36 | Kingston & Pembroke | 7 | 43 | | | | | 2 | 52 | 1 | | 1 | 1 | | 3 | 67 | | 36 |
| 37 | Klondike Mines | 6 | 17 | | | | | | 23 | | | | | | | 25 | | 37 |
| 38 | Liverpool & Milton | 1 | 14 | | | | | | 15 | | | | | | | 16 | | 38 |
| 39 | London & Port Stanley | 30 | 3 | 3 | 45 | | | | 81 | | | | 2 | 1 | 3 | 87 | | 39 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 2 | 24 | | | | | | 26 | | | | 1 | | 1 | 29 | | 40 |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 1 | 99 | | | | | | 100 | | 10 | | 1 | 2 | 13 | 115 | 115 | 41 |
| 42 | Maritime Coal Railway & Power Co | | 2 | | | | | 6 | 8 | | | | | 2 | 2 | 13 | | 42 |
| 43 | Massawippi Valley | 350 | 150 | | | | | | 500 | | | | 3 | 3 | 6 | 519 | | 43 |
| 44 | Manitoba Great Northern | | | | | | | | | | | | | | | | | 44 |
| 45 | Moncton et Bouctouche | 5 | 38 | | | | | | 43 | | | | | 1 | 1 | 47 | | 45 |
| 46 | Montréal et Atlantique | 239 | 210 | 38 | | | 1 | | 488 | | | | 12 | 132 | 144 | 655 | | 46 |
| 47 | Montréal et ligne Provinciale | 43 | 22 | | 4 | | | | 69 | | | | 1 | 3 | 4 | 76 | | 47 |
| 48 | Montreal & Vermont Junction | 264 | 134 | 4 | 23 | | 4 | 1 | 430 | | | 2 | 7 | 17 | 26 | 474 | | 48 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | 7 | | | 50 | | | | 57 | | | | 1 | 1 | 2 | 64 | | 49 |
| 50 | Napierville Junction | 20 | | 5 | | | | | 25 | | | | | | | 26 | | 50 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | | | 21 | 21 | | | | | | | 24 | | 51 |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 6 | 53 | | 10 | | | | 69 | | | | 1 | 1 | 2 | 74 | | 52 |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-E. | 4 | 41 | | | | | | 45 | | | | | | | 48 | | 53 |
| 54 | New Brunswick Southern | 6 | 33 | | | | | 6 | 45 | | | | 1 | | 1 | 50 | | 54 |
| 55 | New Westminster Southern | | | | | | | 37 | 37 | | | | | | | 57 | | 55 |
| 56 | North Shore | 1 | 1 | | 3 | | | | 5 | | | | | 1 | 1 | 7 | | 56 |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 2 | 15 | | 26 | | | | 43 | | | | | | | 44 | | 57 |
| 58 | Orford Mountain | 1 | 11 | | | | | | 12 | | | | | 1 | 1 | 16 | | 58 |
| 59 | Ottawa et New-York | 2 | 14 | | | | | | 16 | | 5 | | 2 | 2 | 9 | 29 | 29 | 59 |
| 60 | Père Marquette (en Canada) | 1,322 | 132 | 34 | 610 | | 11 | | 2,109 | | | 1 | 22 | 16 | 39 | 2,176 | | 60 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | 2 | | 61 |
| 62 | Emb. Princeton de la Washington Co. Ry | 25 | 10 | | | | | | 35 | | | | | | | 37 | | 62 |
| 63 | Quebec Central | 308 | 325 | 74 | 25 | 2 | 6 | | 740 | 2 | 36 | 1 | 7 | | 46 | 824 | | 63 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 64 | Québec et lac Saint-Jean | 476 | 186 | 20 | 81 | | 4 | | 767 | 1 | 15 | 1 | 9 | 32 | 58 | 859 | 5 | 64 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 17 | 76 | 1 | 14 | | | | 108 | | | | 1 | 1 | 2 | 132 | 1 | 65 |
| 66 | Québec, Montréal et Sud | 1,395 | 45 | 90 | | | 10 | | 1,540 | | | 1 | 4 | 14 | 19 | 1,572 | | 66 |
| 67 | Red Mountain | 7 | 7 | | | | | | 14 | | | | 1 | | 1 | 16 | | 67 |
| 68 | Rutland & Noyan | 50 | 5 | 2 | 2 | | | | 59 | | | | 1 | | 1 | 64 | 64 | 68 |
| 69 | Salisbury & Albert | 4 | 29 | 1 | | | | | 34 | | | | | | | 37 | | 69 |
| 70 | Schomberg & Aurora | | 13 | | | | | | 13 | | | | | | | 15 | | 70 |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 102 | 52 | 1 | 8 | | 1 | | 164 | | | | 3 | 6 | 9 | 180 | | 71 |
| 72 | Tunnel Saint-Clair | | | | | | | | | | | | | | | | | 72 |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 75 | 30 | | | | | | 105 | | | 1 | 3 | 4 | 8 | 120 | 105 | 73 |
| 74 | Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | 16 | 64 | | 1,413 | | | | 1,493 | | | 1 | 8 | 2 | 11 | 1,510 | | 74 |
| 75 | Spokane & British Columbia | 5 | 13 | | | | | 10 | 28 | | | | | | | 30 | | 75 |
| 76 | St. Martins | 1 | 6 | | | | | | 7 | | | | | | | 9 | | 76 |
| 77 | Témiscouata | 78 | 61 | | | | | | 139 | 1 | | | 2 | 5 | 8 | 155 | | 77 |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 150 | 486 | 10 | | | | | 646 | 2 | | | 20 | 61 | 83 | 777 | | 78 |
| 79 | Mille-Iles | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | 2 | | 79 |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 185 | 89 | 10 | | | | | 284 | 1 | | | 9 | 5 | 15 | 316 | | 80 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | | | 206 | 206 | | | | | | | 249 | | 81 |
| 82 | Victoria & Sidney, C.-B. | 2 | 15 | | | | | | 17 | | | | 1 | | 1 | 21 | | 82 |
| 83 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | | | | | | | | | | | | | | | | | 83 |
| 84 | Wabash (en Canada) | 559 | 22 | 86 | 94 | | 172 | | 933 | | | 1 | 31 | 11 | 43 | 1,014 | | 84 |
| 85 | Wellington Colliery Co | 5 | 14 | | 172 | | | 9 | 200 | | | | | | | 201 | | 85 |
| 86 | Yukon and Carleton | | 4 | | | | | | 4 | | | | | | | 6 | | 86 |
| | Totaux | 75,983 | 20,769 | 5,528 | 12,680 | 195 | 2,539 | 2,019 | 119,713 | 89 | 2,645 | 127 | 1,895 | 3,892 | 8,648 | 132,681 | 1,729 | |

TABLEAU 13.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

| Numéro. | 108 Nom du chemin de fer. | 109 Wagons fermés. Nombre. | 110 Wagons fermés. Capacité totale. | 111 Trucks. Nombre. | 112 Trucks. Capacité totale. | 113 Wagons à bestiaux. Nombre. | 114 Wagons à bestiaux. Capacité totale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | 4 | 80 | 11 | 220 | .... | ..... |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 32 | 1,130 | 376 | 13,305 | .... | ..... |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | 4 | 60 | 10 | 150 | .... | ..... |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 5 | Baie de Quinté | 17 | 350 | 126 | 2,820 | .... | ..... |
| 6 | Bedlington & Nelson | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | .... | .... | 1 | 15 | .... | ..... |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 9 | British Yukon | 97 | 1,868 | 74 | 1,408 | 33 | 660 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 8 | 200 | 6 | 120 | 1 | 20 |
| 11 | Canada Southern | 1,412 | 47,690 | 176 | 4,080 | 19 | 380 |
| 12 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 6,784 | 196,205 | 2,992 | 75,480 | 144 | 3,365 |
| 13 | " " Ile-du-Prince-Edouard. | 313 | 3,130 | 147 | 1,470 | 21 | 210 |
| 14 | Canadian Northern | 8,086 | 242,580 | 1,251 | 36,475 | 410 | 12,120 |
| 15 | Canadian Northern, Ontario | 192 | 5,760 | 433 | 12,990 | 15 | 450 |
| 16 | Canadian Northern, Québec | 463 | 13,820 | 144 | 4,085 | 16 | 390 |
| 17 | Canadien Pacifique | 34,572 | 1,025,640 | 6,883 | 214,300 | 2,748 | 77,635 |
| 18 | Cap-Breton | .... | .... | 10 | 300 | .... | ..... |
| 19 | Caraquet | 5 | 75 | 25 | 375 | .... | ..... |
| 20 | Carillon et Grenville | .... | .... | 2 | 20 | .... | ..... |
| 21 | Crowsnest Southern | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 22 | Cumberland Railway & Coal Co | 2 | 50 | 33 | 430 | .... | ..... |
| 23 | Central Ontario | 53 | 1,270 | 182 | 4,640 | 11 | 320 |
| 24 | Dominion Atlantic | 212 | 4,655 | 214 | 5,150 | 12 | 240 |
| 25 | Elgin & Havelock | .... | .... | 6 | 60 | 1 | 10 |
| 26 | Eastern British Columbia | 9 | 360 | 10 | 400 | .... | ..... |
| 27 | Grand-Tronc | 16,054 | 445,320 | 4,427 | 114,290 | 1,661 | 43,630 |
| 28 | Grand-Tronc, Canada Atlantique | 1,689 | 46,990 | 326 | 8,650 | 55 | 1,440 |
| 29 | Halifax & Southwestern | 94 | 2,630 | 211 | 5,630 | 2 | 40 |
| 30 | Hereford | 60 | 1,800 | 10 | 200 | .... | ..... |
| 31 | Inverness Railway & Coal Co | 8 | 160 | 29 | 870 | .... | ..... |
| 32 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 2 | 40 | 28 | 560 | .... | ..... |
| 33 | Kaslo & Slocan | 26 | 520 | 2 | 40 | .... | ..... |
| 34 | Kent Northern | 1 | 10 | 1 | 10 | .... | ..... |
| 35 | Kettle River Valley | 5 | 125 | 13 | 325 | .... | ..... |
| 36 | Kingston & Pembroke | 7 | 140 | 43 | 860 | .... | ..... |
| 37 | Klondike Mines | 6 | 90 | 17 | 255 | .... | ..... |
| 38 | Liverpool & Milton | 1 | 10 | 14 | 140 | .... | ..... |
| 39 | London & Port Stanley | 30 | 810 | 3 | 75 | 3 | 90 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 2 | 45 | 24 | 720 | .... | ..... |
| 41 | Manitoulin & North Shore | 1 | 40 | 99 | 3,940 | .... | ..... |
| 42 | Maritime Coal, Railway & Power Co | .... | .... | 2 | 40 | .... | ..... |
| 43 | Massawippi Valley | 350 | 6,950 | 150 | 2,750 | .... | ..... |
| 44 | Manitoba Great Northern | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 45 | Moncton et Bouctouche | 5 | 100 | 38 | 760 | .... | ..... |
| 46 | Montréal et Atlantique | 239 | 5,635 | 210 | 6,075 | 38 | 975 |
| 47 | Montréal et ligne Provinciale | 43 | 745 | 22 | 380 | .... | ..... |
| 48 | Montreal & Vermont Junction | 264 | 7,790 | 134 | 3,920 | 4 | 80 |
| 49 | Morrissey, Fernie & Michel | 7 | 280 | .... | .... | .... | ..... |
| 50 | Napierville Junction | 20 | 600 | .... | .... | 5 | 150 |
| 51 | Nelson & Fort Sheppard | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 52 | New Brunswick Coal & Railway Co | 6 | 160 | 53 | 1,330 | .... | ..... |
| 53 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 4 | 70 | 41 | 615 | .... | ..... |
| 54 | New Brunswick Southern | 6 | 120 | 33 | 660 | .... | ..... |
| 55 | New Westminster Southern | .... | .... | .... | .... | .... | ..... |
| 56 | North Shore | 1 | 30 | 1 | 30 | .... | ..... |

terminé le 30 juin 1910, montrant le nombre et la capacité totale.

| 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wagons à houille. | | Wagons-réservoirs. | | Wagons à compartiments frigorifiques. | | Autres wagons. | | Total. | | |
| Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. |
| | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | |
| 47 | 940 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 62 | 1,240 | 1 |
| 27 | 830 | ... | ... | ... | ... | 235 | 11,020 | 670 | 26,285 | 2 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 14 | 210 | 3 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 4 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 143 | 3,170 | 5 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 20 | 1 | 20 | 6 |
| 2 | 40 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 3 | 55 | 7 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 177 | 3,540 | 177 | 3,540 | 8 |
| 12 | 240 | ... | ... | 4 | 80 | ... | ... | 220 | 4,256 | 9 |
| 2 | 40 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 17 | 380 | 10 |
| 36 | 850 | 32 | 650 | ... | ... | ... | ... | 1,675 | 53,650 | 11 |
| 1,543 | 26,338 | 40 | 1,000 | 143 | 3,950 | 52 | 1,560 | 11,698 | 307,898 | 12 |
| 22 | 330 | ... | ... | 3 | 30 | 4 | 40 | 510 | 5,210 | 13 |
| 515 | 21,000 | ... | ... | 98 | 2,940 | ... | ... | 10,360 | 315,115 | 14 |
| 60 | 3,000 | ... | ... | 2 | 60 | 70 | 2,800 | 772 | 25,060 | 15 |
| 34 | 875 | ... | ... | 9 | 230 | ... | ... | 666 | 19,400 | 16 |
| 2,701 | 120,390 | 4 | 80 | 1,097 | 30,885 | 845 | 27,045 | 48,850 | 1,495,975 | 17 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 10 | 300 | 18 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 30 | 450 | 19 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 10 | 3 | 30 | 20 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 312 | 6,240 | 312 | 6,240 | 21 |
| 485 | 6,225 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 520 | 6,705 | 22 |
| 10 | 400 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 256 | 6,630 | 23 |
| 25 | 510 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 463 | 10,555 | 24 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 7 | 70 | 25 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 19 | 760 | 26 |
| 4,344 | 186,010 | 116 | 2,162 | 947 | 28,310 | ... | ... | 27,549 | 819,722 | 27 |
| 80 | 2,900 | ... | ... | 25 | 750 | ... | ... | 2,175 | 60,730 | 28 |
| 7 | 70 | 1 | 30 | 2 | 60 | ... | ... | 317 | 8,460 | 29 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 70 | 2,000 | 30 |
| 148 | 4,440 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 155 | 5,470 | 31 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 30 | 600 | 32 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 14 | 280 | 42 | 840 | 33 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2 | 20 | 34 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 10 | 250 | 28 | 700 | 35 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2 | 40 | 52 | 1,040 | 36 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 23 | 345 | 37 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 15 | 150 | 38 |
| 45 | 1,290 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 81 | 2,265 | 39 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 26 | 765 | 40 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 100 | 3,980 | 41 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6 | 120 | 8 | 160 | 42 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 500 | 9,700 | 43 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 44 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 43 | 860 | 45 |
| ... | ... | ... | ... | 1 | 30 | ... | ... | 488 | 12,715 | 46 |
| 4 | 60 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 69 | 1,185 | 47 |
| 23 | 460 | ... | ... | 4 | 120 | 1 | 15 | 430 | 12,385 | 48 |
| 50 | 1,500 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 57 | 1,780 | 49 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 25 | 750 | 50 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 21 | 420 | 21 | 420 | 51 |
| 10 | 250 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 69 | 1,740 | 52 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 45 | 685 | 53 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6 | 120 | 45 | 900 | 54 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | 37 | 740 | 37 | 740 | 55 |
| 3 | 75 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 5 | 135 | 56 |

TABLE 13.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

| Nombre. | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | WAGONS FERMÉS. | | TRUCKS. | | WAGONS À MARCHANDISES. | |
| | Nom du chemin de fer. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. |
| | | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. |
| 57 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 2 | 40 | 15 | 300 | ..... | ..... |
| 58 | Orford Mountain | 1 | 20 | 11 | 220 | ..... | ..... |
| 59 | Ottawa & New York | 2 | 40 | 14 | 280 | ..... | ..... |
| 60 | Père Marquette, en Canada | 1,322 | 43,300 | 132 | 3,625 | 34 | 1,000 |
| 61 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | ..... | ..... | 1 | 25 | ..... | ..... |
| 62 | Embranch. Princeton de Washington County Ry | 25 | 750 | 10 | 300 | ..... | ..... |
| 63 | Quebec Central | 308 | 7,915 | 325 | 7,260 | 74 | 1,965 |
| 64 | Quebec et Lac Saint-Jean | 476 | 14,490 | 186 | 4,365 | 20 | 480 |
| 65 | Quebec Railway, Light & Power Co | 17 | 340 | 76 | 1,520 | 1 | 20 |
| 66 | Quebec, Montreal & Southern | 1,395 | 41,850 | 45 | 1,125 | 90 | 2,700 |
| 67 | Red Mountain | 7 | 140 | 7 | 140 | ..... | ..... |
| 68 | Rutland & Noyan | 50 | 1,500 | 5 | 150 | 2 | 40 |
| 69 | Salisbury & Albert | 4 | 40 | 29 | 435 | 1 | 15 |
| 70 | Schomberg & Aurora | ..... | ..... | 13 | 195 | ..... | ..... |
| 71 | Stanstead, Shefford & Chambly | 102 | 1,940 | 52 | 845 | 1 | 20 |
| 72 | St. Clair Tunnel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 73 | St. Lawrence & Adirondack | 75 | 2,250 | 30 | 900 | ..... | ..... |
| 74 | Sidney & Louisburg (Dominion Coal Co.) | 16 | 320 | 64 | 1,000 | ..... | ..... |
| 75 | Spokane & British Columbia | 5 | 125 | 13 | 325 | ..... | ..... |
| 76 | St. Martins | 1 | 20 | 6 | 120 | ..... | ..... |
| 77 | Temiscouata | 78 | 1,950 | 61 | 1,320 | ..... | ..... |
| 78 | Temiskaming & Northern Ontario | 150 | 5,500 | 486 | 16,540 | 10 | 300 |
| 79 | Thousand Islands | ..... | ..... | 1 | 20 | ..... | ..... |
| 80 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 185 | 5,550 | 89 | 2,470 | 10 | 300 |
| 81 | Vancouver, Victoria & Eastern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 82 | Victoria & Sidney, B.C. | 2 | 40 | 15 | 300 | ..... | ..... |
| 83 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 84 | Wabash (en Canada) | 559 | 17,640 | 22 | 750 | 86 | 2,520 |
| 85 | Wellington Colliery Co | 5 | 70 | 14 | 190 | ..... | ..... |
| 86 | York & Carleton | ..... | ..... | 4 | 60 | ..... | ..... |
| | Total définitif | 75,983 | 2,211,963 | 20,769 | 576,198 | 5,528 | 151,565 |

terminé le 30 juin 1910, montrant le nombre et la capacité totale—*Suite.*

| 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wagons à houille. | | Wagons-réservoirs. | | Wagons à compartiments frigorifiques. | | Autres wagons. | | Total. | | |
| Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Nombre. | Capacité totale. | Numéro. |
| | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | | Tonnes. | |
| 26 | 520 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 43 | 860 | 57 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12 | 240 | 58 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | 320 | 59 |
| 610 | 21,360 | ..... | ..... | 11 | 325 | ..... | ..... | 2,109 | 69,610 | 60 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 25 | 61 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | 1,050 | 62 |
| 25 | 750 | 2 | 40 | 6 | 180 | ..... | ..... | 740 | 18,110 | 63 |
| 81 | 2,110 | ..... | ..... | 4 | 90 | ..... | ..... | 767 | 21,535 | 64 |
| 14 | 280 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 108 | 2,160 | 65 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 300 | ..... | ..... | 1,540 | 45,975 | 66 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 280 | 67 |
| 2 | 80 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 59 | 1,770 | 68 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 | 490 | 69 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 | 195 | 70 |
| 8 | 160 | ..... | ..... | 1 | 20 | ..... | ..... | 164 | 2,985 | 71 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 72 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 105 | 3,150 | 73 |
| 1,413 | 25,725 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,493 | 27,045 | 74 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 250 | 28 | 700 | 75 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 140 | 76 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 139 | 3,270 | 77 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 646 | 22,340 | 78 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 20 | 79 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 984 | 8,320 | 80 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 206 | 4,120 | 206 | 4,120 | 81 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | 340 | 82 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 83 |
| 94 | 3,720 | ..... | ..... | 172 | 5,160 | ..... | ..... | 933 | 29,790 | 84 |
| 172 | 4,410 | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 90 | 200 | 4,760 | 85 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 60 | 86 |
| 12,680 | 438,178 | 195 | 3,962 | 2,539 | 73,520 | 2,019 | 58,720 | 119,713 | 3,514,106 | |

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevelets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | PONTS. | | | | | | | | | | | |
| | | De pierre. | | | | De fer. | | | | De bois. | | | |
| | | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. |
| | | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | | | | | | | | | 4 | 615 0 | 80 00 | 300 00 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | | | | | 2 | 473 0 | 290 0 | 423 0 | | | | |
| 3 | Atlantique et lac Supérieur | | | | | 1 | 277 0 | | | | | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | | 10 | 2,707 0 | 21 0 | 510 0 | | | | |
| 5 | Baie de Quinté | | | | | 12 | 1,010 0 | | | 1 | 60 0 | 60 0 | 60 0 |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | | | | | | | 1 | 75 0 | 75 0 | 75 0 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | | | | | | 1 | 125 0 | 125 0 | 125 0 |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | | | | | | | | | 1 | 252 0 | 252 0 | 252 0 |
| 9 | British Yukon | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | | | | | 1 | 69 0 | 69 0 | 69 0 | 31 | 306 0 | 3 0 | 65 0 |
| 11 | Bruce Mines & Algoma | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Canada Southern | 32 | 645 9 | 8 0 | 93 0 | 49 | 6,379 5 | 11 0 | 1,735 0 | 2 | 117 6 | 9 6 | 108 0 |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Intercolonial | | | | | *397 | 37,106 0 | 10 0 | 1,785 6 | 94 | 4,583 2 | 12 0 | 497 0 |
| 14 | Ile du Prince-Edouard | | | | | 44 | 4,858 0 | 12 0 | 252 0 | 14 | 252 0 | 12 0 | 30 0 |
| 15 | Canadian Northern | | | | | 12 | 10,718 0 | 52 0 | 1,870 0 | 57 | 4,987 0 | 30 0 | 960 0 |
| 16 | Canadian Northern, Ontario | | | | | 23 | 3,803 0 | 21 0 | 670 0 | | | | |
| 17 | Canadian Northern, Québec | | | | | 24 | 7,544 0 | 57 0 | 1,416 0 | | | | |
| 18 | Canadian Pacific | 59 | 3,366 0 | 10 0 | 176 0 | *974 | 131,863 0 | 10 0 | 3,654 0 | 766 | 30,107 0 | 3 0 | 1,870 0 |
| 19 | Cape Breton | | | | | 4 | 309 0 | 33 0 | 370 0 | | | | |
| 20 | Caraquet | | | | | | | | | 9 | 1,775 0 | 50 0 | 400 0 |
| 21 | Carillon & Grenville | | | | | | | | | 1 | | | |
| 22 | Central Ontario | | | | | 11 | 1,134 0 | 34 0 | 490 0 | 1 | 45 0 | 45 0 | 45 0 |
| 23 | Crowsnest Southern | | | | | | | | | 8 | 2,254 0 | 44 0 | 450 0 |
| 24 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | | 4 | 20 0 | | | 1 | 18 0 | 18 0 | 18 0 |
| 25 | Dominion Atlantic | | | | | 18 | 4,075 0 | 29 0 | 1,207 0 | 8 | 2,263 0 | 40 0 | 586 0 |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | | | | | | | | | |
| 27 | Elgin & Havelock | | | | | | | | | 3 | 150 0 | 50 0 | 50 0 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 28 | Grand-Tronc | 86 | 4,630 0 | 10 0 | 300 0 | 871 | 96,745 0 | 8 0 | 6,594 0 | 418 | 16,329 0 | 10 0 | 560 0 |
| 29 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | | | | | 74 | 10,457 8 | 12 0 | 2,180 0 | 50 | 2,950 2 | 12 0 | 373 0 |
| 30 | Grand-Tronc Pacifique | | | | | | | | | | | | |
| 31 | Halifax & Southwestern | 1 | †50 0 | 50 0 | 50 0 | 61 | 5,516 3 | 17 0 | 403 0 | 77 | 1,288 0 | 12 0 | 56 0 |
| 32 | Hampton & St. Martins | | | | | | | | | | | | |
| 33 | Hereford | | | | | 6 | 292 0 | 23 0 | 71 0 | 4 | 637 0 | 40 0 | 318 0 |
| 34 | Inverness Railway & Coal Co | | | | | 9 | 525 0 | 20 0 | 120 0 | 5 | 52 0 | 8 0 | 14 0 |
| 35 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | | | | 1 | 90 0 | 90 0 | 90 0 | 16 | 575 0 | | |
| 36 | Kaslo & Slocan | | | | | | | | | 14 | 2,330 0 | 6 0 | 330 0 |
| 37 | Kent Northern | 1 | 30 0 | 30 0 | 30 0 | | | | | | | | |
| 38 | Kingston & Pembroke | | | | | 10 | 448 0 | 24 0 | 105 0 | 74 | 699 0 | 4 0 | 47 0 |
| 39 | Klondike Mines | | | | | 1 | 182 11 | 182 11 | 182 11 | | | | |
| 40 | Kettle River Valley | | | | | | | | | 3 | 1,050 0 | 100 0 | 450 0 |
| 41 | Lake Erie & Detroit River (Père Marquette) | | | | | 6 | 1,572 0 | 16 0 | 1,215 0 | | | | |
| 42 | Liverpool & Milton | | | | | | | | | 1 | 200 0 | | |
| 43 | London & Port Stanley | | | | | 6 | 1,751 0 | 55 0 | 596 0 | | | | |
| 44 | Lotbinière & Megantic | | | | | 1 | 34 0 | 34 0 | 34 0 | | | | |
| 45 | Maganetawan River | | | | | | | | | | | | |
| 46 | Manitoulin & North Shore | | | | | 1 | 166 2 | 166 2 | 166 2 | | | | |
| 47 | Maritime Railway & Coal Co | | | | | | | | | 2 | 310 0 | 110 0 | 210 0 |
| 48 | Massawippi Valley | 1 | 12 0 | 12 0 | 12 0 | | | | | 10 | 382 0 | 10 0 | 141 0 |
| 49 | Midland of Manitoba | | | | | | | | | 1 | 419 0 | 419 0 | 419 0 |
| 50 | Montreal & Atlantique | | | | | *29 | 2,698 6 | 23 8 | 314 10 | 2 | 357 7 | 125 7 | 232 0 |
| 51 | Montreal & Province Line | | | | | 1 | 94 0 | | | 14 | 999 0 | 8 0 | 724 0 |
| 52 | Montreal & Vermont Junction | | | | | 1 | 289 0 | | | 1 | 25 0 | | |
| 53 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | 1 | 900 0 | 900 0 | 900 0 |
| 54 | Moncton & Buctouche | | | | | | | | | 5 | 899 0 | | |
| 55 | Napierville Junction | | | | | 8 | 255 6 | 13 0 | 55 0 | | | | |
| 56 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | 1 | 500 0 | | | 1 | 80 0 | | |
| 57 | New Brunswick Coal & Railway Co | | | | | 2 | 320 0 | 100 0 | 220 0 | 6 | 793 0 | 17 0 | 150 0 |
| 58 | New Brunswick & P. E. Island | | | | | | | | | 7 | 1,035 0 | 52 0 | 350 0 |
| 59 | New Brunswick Southern | | | | | 16 | 1,029 0 | 29 11 | 208 0 | 46 | 969 0 | 7 0 | 246 0 |
| 60 | New Westminister Southern | | | | | | | | | 1 | 70 0 | | |
| 61 | North Shore | | | | | | | | | | | | |
| 62 | Nosbonsing & Nipissing | | | | | | | | | | | | |
| 63 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | | | | 2 | 400 0 | 150 0 | 250 0 | | | | |
| 64 | Orford Mountain | | | | | | | | | | | | |
| 65 | Ottawa & New York | | | | | 5 | 2,606 0 | 40 0 | 2,236 0 | | | | |
| 66 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | | | | | | | | | | | | |
| 67 | Princeton Branch of Wash'n Co. Ry | | | | | 2 | 721 0 | 253 0 | 468 0 | | | | |
| 68 | Quebec Central | | | | | 47 | 3,420 2 | 15 0 | 646 5 | | | | |
| 69 | Quebec Railway, Light & Power Co | | | | | 14 | 1,230 0 | 13 0 | 300 0 | | | | |
| 70 | Quebec & Lake St. John | | | | | 28 | 3,727 0 | 24 0 | 220 0 | | | | |
| 71 | Quebec, Montreal & Sud | | | | | 17 | 4,745 0 | 24 0 | 965 0 | | | | |
| 72 | Red Mountain | | | | | | | | | | | | |
| 73 | Rutland & Noyan | | | | | | | | | | | | |
| 74 | Salisbury & Albert | | | | | 2 | 185 0 | | | 12 | | | |
| 75 | Schomberg & Aurora | | | | | | | | | | | | |
| 76 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | | | 1 | 112 0 | 112 0 | 112 0 | 6 | 561 0 | 12 0 | 334 0 |

*Acier. †Béton.

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevelets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | PONTS. | | | | | | | | | | | |
| | | DE PIERRE. | | | | DE FER. | | | | DE BOIS. | | | |
| | | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. |
| | | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds, Pcs. | Pds. Pcs. |
| 77 | Tunnel St-Clair | | | | | | | | | | | | |
| 78 | St. Lawrence & Adirondack | | | | | *10 | 1,322 0 | 18 0 | 598 0 | | | | |
| 79 | Spokane & British Columbia | | | | | | | | | | | | |
| 80 | Sidney & Louisburg (Dom. Coal Co.) | | | | | 11 | 567 0 | 12 0 | 330 0 | 1 | 13 0 | 13 0 | 13 0 |
| 81 | Temiscouata | | | | | 2 | 504 6 | 212 6 | 292 0 | | | | |
| 82 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | | 15 | 3,300 0 | 30 0 | 800 0 | 30 | 8,101 0 | 54 0 | 756 0 |
| 83 | Thousand Islands | | | | | 5 | 795 0 | 103 0 | 250 0 | | | | |
| 84 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | | | | | | | | | | | |
| 85 | Vancouver Copper Co | | | | | | | | | | | | |
| 86 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | | | | | 13 | 3,196 0 | 60 0 | 418 0 |
| 87 | Victoria & Sidney | | | | | | | | | | | | |
| 88 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co. | | | | | | | | | | | | |
| 89 | Wellington Colliery Co | | | | | | | | | 2 | 144 0 | | |
| 90 | York & Carleton | | | | | | | | | | | | |
| | Grand total | 180 | | | | 2,852 | | | | 1,826 | | | |

* Acier.

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.—*Suite.*

| Numéro. | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | PONTS. | | | | | | | | CHEVALETS. | | | |
| | | COMBINAISON. | | | | TOTAL. | | | | — | | | |
| | | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. |
| | | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | | | | | 4 | 615 0 | 80 0 | 300 0 | 4 | 3,420 0 | 90 0 | 1,515 0 |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 2 | 991 0 | 481 0 | 510 0 | 4 | 1,464 0 | 290 0 | 510 0 | 45 | 12,191 0 | 56 0 | 1,624 0 |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | 1 | 950 0 | | | 2 | 1,227 0 | | | | | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | | 10 | 2,707 0 | 21 0 | 510 0 | 8 | 2,927 0 | 210 0 | 481 0 |
| 5 | Bay of Quinté | | | | | 13 | 1,070 0 | | | | | | |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | | | 1 | 75 0 | | | 12 | 3,407 0 | 65 0 | 767 0 |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | | 1 | 125 0 | | | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | | | | | 1 | 252 0 | | | 28 | 3,183 0 | 56 0 | 418 0 |
| 9 | British Yukon | 1 | 150 0 | 150 0 | 150 0 | 1 | 150 0 | | | 30 | 2,922 0 | 16 0 | 702 0 |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 19 | 179 0 | 6 0 | 12 0 | 51 | 554 0 | | | 2 | 1,275 0 | 575 0 | 700 0 |
| 11 | Bruce Mines & Algoma | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Canada Southern | | | | | 83 | 7,142 8 | | | 32 | 1,826 0 | 9 0 | 265 6 |
| 13 | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Intercolonial | | | | | 491 | 41,689 2 | | | 22 | 9,669 0 | 41 0 | 2,964 0 |
| 15 | Ile-du-Prince-Edouard | | | | | 58 | 5,110 0 | | | | | | |
| 16 | Canadian Northern | | | | | 69 | 15,705 0 | 30 0 | 1,870 0 | 1,561 | 142,613 0 | 15 0 | 3,750 0 |
| 17 | Canadian Northern, Ontario | | | | | 23 | 3,803 0 | 21 0 | 670 0 | 129 | 27,645 0 | 30 0 | 927 0 |
| 18 | Canadian Northern, Quebec | 15 | 9,183 0 | 140 0 | 348 5 | 39 | 16,727 0 | | | 63 | 7,913 0 | 10 0 | 450 0 |
| 19 | Canadien Pacifique | 28 | 17,721 0 | 40 0 | 5,327 0 | 1,827 | 183,057 0 | | | 1,628 | 202,046 0 | 5 0 | 9,085 0 |
| 20 | Cape Breton | | | | | 4 | 309 0 | 33 0 | 370 0 | 1 | | | 200 0 |
| 21 | Caraquet | | | | | 9 | 1,775 0 | 50 0 | 400 0 | | | | |
| 22 | Carillon & Grenville | | | | | 1 | | | | | | | |
| 23 | Central Ontario | | | | | 12 | 1,179 0 | | | | | | |
| 24 | Crowsnest Southern | | | | | 8 | 2,254 0 | 44 0 | 450 0 | 34 | 9,539 0 | 14 0 | 1,702 0 |
| 25 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | | 5 | 38 0 | | | | | | |
| 26 | Dominion Atlantic | | | | | 26 | 6,338 0 | 29 0 | 1,207 0 | 29 | 8,418 0 | 28 0 | 350 0 |
| 27 | Eastern British Columbia | | | | | | | | | 6 | 552 0 | 52 0 | 109 0 |
| 28 | Elgin & Havelock | | | | | 3 | 150 0 | 50 0 | 50 0 | 6 | 1,060 0 | 30 0 | 400 0 |

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Number. | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | PONTS. | | | | | | | | CHEVALETS. | | | |
| | | COMBINAISON. | | | | TOTAL. | | | | — | | | |
| | | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. | Nombre. | Longueur totale. | Longueur minimum. | Longueur maximum. |
| | | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. | Pds. Pcs. |
| 29 | Grand-Tronc | 71 | 3,877 0 | 11 0 | 539 0 | 1,446 | 121,581 0 | 8 0 | 6,594 0 | 24 | 1,634 0 | 24 0 | 123 0 |
| 30 | " (Can. Atlantique) | 6 | 2,342 6 | 100 0 | 1,053 0 | 130 | 15,750 0 | | | 30 | 5,619 0 | 12 0 | 627 0 |
| 31 | Grand-Tronc Pacifique | | | | | | | | | | | | |
| 32 | Halifax & Southwestern | | | | | 139 | 6,854 3 | 12 0 | 403 0 | 39 | 6,245 0 | 13 0 | 804 0 |
| 33 | Hampton & St. Martins | | | | | | | | | | | | |
| 34 | Hereford | | | | | 10 | 929 0 | | | 2 | 478 0 | 119 0 | 359 0 |
| 35 | Inverness Railway & Coal Co. | | | | | 14 | 577 0 | 8 0 | 120 0 | 14 | 2,139 0 | 48 0 | 420 0 |
| 36 | Irondale, Bancroft & Ottawa | | | | | 17 | 665 0 | | | | | | |
| 37 | Kaslo & Slocan | | | | | 14 | 2,330 0 | | | | | | |
| 38 | Kent Northern | | | | | 1 | 30 0 | 30 0 | 30 0 | | | | |
| 39 | Kingston & Pembroke | | | | | 84 | 1,147 0 | | | | | | |
| 40 | Klondike Mines | | | | | 1 | 182 11 | | | 15 | 2,965 6 | 32 0 | 425 0 |
| 41 | Kettle River Valley | | | | | 3 | 1,050 0 | 100 0 | 450 0 | | | | |
| 42 | Lake Erie & Detroit River (Père Marquette) | | | | | 6 | 1,572 0 | 16 0 | 1,215 0 | 81 | 1,031 0 | 8 0 | 245 0 |
| 43 | Liverpool & Milton | | | | | 1 | 200 0 | | | 10 | 350 0 | 6 0 | 80 0 |
| 44 | London & Port Stanley | | | | | 6 | 1,751 0 | 55 0 | 596 0 | | | | |
| 45 | Lotbinière & Megantic | | | | | 1 | 34 0 | 34 0 | 34 0 | 1 | 600 0 | | |
| 46 | Maganetawan River | 1 | 215 0 | 215 0 | 215 0 | 1 | 215 0 | | | 1 | 162 0 | | |
| 47 | Manitoulin & North Shore | | | | | 1 | 166 2 | | | 15 | 3,112 3 | 26 0 | 585 0 |
| 48 | Maritime Railway & Coal Co. | | | | | 2 | 310 0 | 110 0 | 200 0 | | | | |
| 49 | Massawippi Valley | | | | | 11 | 394 0 | | | 7 | 783 0 | 40 0 | 223 0 |
| 50 | Midland of Manitoba | | | | | 1 | 419 0 | | | 64 | 6,870 0 | 28 0 | 592 0 |
| 51 | Montreal & Atlantique | | | | | 31 | 3,056 3 | | | 420 | 7,102 7 | 4 6 | 274 6 |
| 52 | Montreal & Province Line | | | | | 15 | 1,093 0 | 8 0 | 724 0 | 34 | 1,049 0 | 8 0 | 117 0 |
| 53 | Montreal & Vermont Junction | | | | | 2 | 314 0 | 25 0 | 289 0 | 5 | 112 0 | 18 0 | 25 0 |
| 54 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | 1 | 900 0 | 900 0 | 900 0 | 4 | 995 0 | 20 0 | 500 0 |
| 55 | Moncton & Buctouche | | | | | 5 | 899 0 | | | 5 | 2,290 0 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 56 | Napierville Junction | | | | | 8 | 255 | 6 | 13 | 0 | 55 | 0 | | | |
| 57 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | 2 | 580 | 0 | | | | | 43 | 5,291 | 0 | 14 | 0 | 512 | 0 |
| 58 | New Brunswick Coal & Railway Co | | | | | 8 | 1,113 | 0 | 17 | 0 | 220 | 0 | 21 | 4,567 | 0 | 40 | 0 | 500 | 0 |
| 59 | New Brunswick & P. E. Island | | | | | 7 | 1,035 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 60 | New Brunswick Southern | | | | | 62 | 1,998 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 61 | New Westminster Southern | | | | | 1 | 70 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 62 | North Shore | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63 | Nosbonsing & Nipissing | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64 | Nova Scotia Steel & Coal Co | | | | | 2 | 400 | 6 | 150 | 0 | 250 | 0 | | | | | | | |
| 65 | Orford Mountain | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66 | Ottawa & New York | | | | | 5 | 2,606 | 0 | | | | | 9 | 626 | 0 | 15 | 0 | 107 | 0 |
| 67 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68 | Embranchement Princeton | | | | | 2 | 721 | 0 | 253 | 0 | 468 | 0 | 1 | 48 | 0 | 48 | 0 | 48 | 0 |
| 69 | Quebec Central | | | | | 47 | 3,420 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 70 | Quebec Railway, Light & Power Co | | | | | 14 | 1,230 | 0 | 13 | 0 | 300 | 0 | 1 | 50 | 0 | 50 | 0 | 50 | 0 |
| 71 | Quebec & Lac Saint-Jean | | | | | 28 | 3,727 | 0 | 24 | 0 | 220 | 0 | 17 | 1,139 | 0 | 20 | 0 | 260 | 0 |
| 72 | Quebec, et Montréal Sud | | | | | 17 | 4,745 | 0 | 24 | 0 | 965 | 0 | 23 | 3,890 | 0 | 22 | 0 | 1,001 | 0 |
| 73 | Red Mountain | | | | | | | | | | | | 8 | 1,521 | 0 | 14 | 0 | 432 | 0 |
| 74 | Rutland & Noyan | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75 | Salisbury & Albert | | | | | 14 | 185 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 76 | Schomberg & Aurora | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 77 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | | | 7 | 673 | 0 | 12 | 0 | 334 | 0 | 21 | 2,165 | 0 | 11 | 0 | 1,526 | 0 |
| 78 | Tunnel St-Clair | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 79 | St. Lawrence & Adirondack | | | | | 10 | 1,322 | 0 | 18 | 0 | 598 | 0 | | | | | | | |
| 80 | Spokane and British Columbia | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 81 | Sydney & Louisburg | | | | | 12 | 580 | 0 | | | | | 13 | 2,187 | 0 | 24 | 0 | 580 | 0 |
| 82 | Temiscouata | 11 | 2,041 | 0 | 112 | 0 | 477 | 0 | 13 | 2,545 | 0 | | | 35 | 4,556 | 0 | 28 | 0 | 562 | 0 |
| 83 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | | | | | 45 | 11,401 | 0 | 30 | 0 | 800 | 0 | | | | | |
| 84 | Thousand Islands | | | | | | | | 5 | 795 | 0 | 103 | 0 | 250 | 0 | | | | | |
| 85 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 86 | Vancouver Copper Co | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 87 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | | | | 13 | 3,196 | 0 | 60 | 0 | 418 | 0 | 139 | 5,203 | 5 | 8 | 0 | 4,255 | 0 |
| 88 | Victoria & Sidney | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 935 | 0 | 22 | 0 | 520 | 0 |
| 89 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 90 | Wellington Colliery Co | 1 | 56 | 0 | | | | | 3 | 200 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 91 | York & Carleton | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Totaux | 156 | | | | | | | 5,014 | | | | | | | 4,744 | | | | | | |

TABLEAU 14.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 27 | 28 | 29 | 30 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Passage à niveau. | | | Passages supérieurs. | | | | | | | |
| | | | | | Ponts. | | Conduites. | | Chevalets. | | Total. | |
| | | Nombre | Garde. | Sans garde. | Nombre. | Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Haut. de la conduite la plus basse au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails | Nombre. | Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails. |
| | | | | | | pds. pces. | | pds. pces. | | pds. pces. | | pds. pces. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co. | 63 | | 63 | | | | | | | | |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 12 | 2 | 10 | | | | | | | | |
| 3 | Atlantique & Lac Supérieur | 61 | | 61 | | | | | | | | |
| 4 | Atlantique, Québec & Western | 32 | | 32 | | | | | | | | |
| 5 | Bay of Quinté | 73 | 2 | 71 | 3 | | | | | | 3 | |
| 6 | Bedlington and Nelson | 3 | | 3 | | | | | | | | |
| 7 | Bessemer aud Barry's Bay | 2 | | 2 | | | | | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay | 80 | | 80 | | | | | | | | |
| 9 | British Yukon | | | | | | | | | | | |
| 10 | Brockville, Westport and Northwestern | 35 | | 35 | | | | | | | | |
| 11 | Bruce Mines and Algoma | | | | | | | | | | | |
| 12 | Canada Southern | 483 | 74 | 409 | 1 | 22 0 | | | 16 | 21 2 | 17 | 21 2 |
| | Chemin de fer de l'Etat... | | | | | | | | | | | |
| 13 | Intercolonial | 874 | 110 | 764 | 33 | 18 9 | | | | | 33 | 18 9 |
| 14 | Ile-du-Prince-Edouard | 1,018 | | 1,018 | 2 | 16 6 | | | | | 2 | 16 6 |
| 15 | Canadian Northern | 2,549 | 9 | 2,540 | | | | | | | | |
| 16 | Canadian Northern, Ontario | 148 | 14 | 134 | 1 | 22 5 | | | | | 1 | 22 5 |
| 17 | Canadian Northern, Quebec | 214 | 15 | 199 | | | | | | | | |
| 18 | Canadien Pacifique | 7,698 | 326 | 7,372 | 57 | 15 8 | | | 14 | 19 8 | 71 | 15 8 |
| 19 | Cape Breton | 16 | | 16 | | | | | | | | |
| 20 | Caraquet | 64 | | 64 | | | | | | | | |
| 21 | Carrillon & Grenville | 12 | 2 | 10 | 1 | 16 0 | | | | | 1 | 16 0 |
| 22 | Central Ontario | 116 | | 116 | | | | | | | | |
| 23 | Crowsnest Southern | 18 | 1 | 17 | | | | | | | | |
| 24 | Cumberland Railway & Coal Co | 14 | | 14 | | | | | | | | |
| 25 | Dominion Atlantic | 181 | 9 | 172 | 5 | 22 0 | | | | | 5 | 22 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | Eastern British Columbia | | | | | | | | | | | | |
| 27 | Elgin & Havelock | 21 | | 21 | | | | | | | | | |
| 28 | Grand-Tronc | 3,549 | 492 | 3,057 | 137 | 16 6 | | | 180 | 17 0 | 317 | 16 6 | |
| 29 | " (Canada Atlantique) | 311 | 30 | 281 | 5 | 20 6 | | | | | 5 | 20 6 | |
| 30 | " Pacifique | | | | | | | | | | | | |
| 31 | Halifax & Southwestern | 229 | 1 | 228 | | | | | 1 | 23 6 | 1 | 23 6 | |
| 32 | Hampton & St. Martins | 21 | | 21 | | | | | | | | | |
| 33 | Hereford | 30 | | 30 | | | | | | | | | |
| 34 | Inverness Railway & Coal Co | 59 | | 59 | | | | | | | | | |
| 35 | Irondale, Bancroft & Ottawa | 17 | | 17 | | | | | | | | | |
| 36 | Kaslo & Slocan | 9 | 1 | 8 | | | | | | | | | |
| 37 | Kent Northern | 2 | | 2 | | | | | | | | | |
| 38 | Kettle River Valley | 3 | | 3 | | | | | | | | | |
| 39 | Kingston & Pembroke | 56 | 3 | 53 | 1 | 16 5 | | | | | 1 | 16 5 | |
| 40 | Klondike Mines | 3 | | 3 | | | | | | | | | |
| 41 | Lake Erie & Detroit River (Père Marquette) | 232 | 14 | 218 | 1 | 20 0 | | | | | 1 | 20 0 | |
| 42 | Liverpool & Milton | 2 | 2 | | | | | | | | | | |
| 43 | London & Port Stanley | 37 | 6 | 31 | | | | | 4 | 19 0 | 4 | 19 0 | |
| 44 | Lotbinière et Mégantic | 9 | | 9 | | | | | | | | | |
| 45 | Maganetawan River | 1 | | 1 | | | | | | | | | |
| 46 | Manitoulin & North Shore | 10 | 2 | 8 | | | | | | | | | |
| 47 | Maritime Railway & Coal Co | 17 | | 17 | | | | | | | | | |
| 48 | Massawippi Valley | 32 | 3 | 29 | 1 | 17 2 | | | | | 1 | 17 2 | |
| 49 | Midland of Manitoba | 123 | | 123 | | | | | | | | | |
| 50 | Montréal et Atlantique | 189 | 8 | 181 | | | | | | | | | |
| 51 | Montréal et ligne Provinciale | 48 | 2 | 46 | | | | | | | | | |
| 52 | Montreal & Vermont Junction | 28 | | 28 | | | | | | | | | |
| 53 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | | | | |
| 54 | Moncton et Bouctouche | 21 | | 21 | 1 | 16 5 | 1 | | | | 2 | 16 5 | |
| 55 | Napierville Junction | 19 | 1 | 18 | | | | | | | | | |
| 56 | Nelson & Fort Sheppard | 13 | | 13 | | | | | | | | | |
| 57 | New Brunswick Coal & Railway Co | 32 | | 32 | | | | | | | | | |
| 58 | Nouxeau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | | | | | | | | | | | |
| 59 | New Brunswick Southern | 54 | | 54 | | | | | | | | | |
| 60 | New Westminster Southern | | | | | | | | | | | | |
| 61 | North Shore | 3 | | 3 | | | | | | | | | |
| 62 | Nosbonsing & Nipissing | | | | | | | | | | | | |
| 63 | Nova Scotia Steel & Coal Co | 4 | | 4 | | | | | | | | | |
| 64 | Orford Mountain | | | | | | | | | | | | |
| 65 | Ottawa et New-York | 70 | 1 | 69 | 1 | 20 0 | | | | | 1 | 20 0 | |
| 66 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | 3 | | 3 | | | | | | | | | |
| 67 | Princeton Branch | | | | | | | | | | | | |
| 68 | Quebec Central | 115 | 6 | 109 | | | | | | | | | |
| 69 | Quebec Railway, Light & Power Co | 17 | | 17 | | | | | | | | | |
| 70 | Québec et lac Saint-Jean | 111 | 6 | 105 | | | | | | | | | |
| 71 | Québec, Montréal et Sud | 128 | 5 | 123 | | | | | | | | | |
| 72 | Red Mountain | 8 | | 8 | | | | | | | | | |
| 73 | Rutland & Noyan | 2 | | 2 | | | | | | | | | |
| 74 | Salisbury & Albert | 30 | 2 | 28 | | | | | 2 | 15 0 | 2 | 15 0 | |
| 75 | Schomberg & Aurora | 11 | | 11 | | | | | | | | | |

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevelets et tunnels pour l'exercice terminée le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Passage à niveau. | | | Passage supérieurs. | | | | | | | |
| | | | | | Ponts. | | Conduits. | | Chevelets. | | Total. | |
| | | Nombre. | Garde. | Sans garde. | Nombre. | Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Haut. de la conduite la plus haute au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails. |
| | | | | | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. |
| 76 | Stanstead, Shefford & Chambly | 53 | 2 | 51 | | | | | 1 | 18 0 | 1 | 18 0 |
| 77 | Tunnel Saint-Clair | | | | | | | | | | | |
| 78 | St. Lawrence & Adirondack | 36 | 3 | 33 | | | | | 1 | 20 0 | 1 | 20 0 |
| 79 | Spokane & British Columbia | 4 | | 8 | | | | | | | | |
| 80 | Sydney & Louisburg | 56 | 8 | 48 | 2 | 17 4 | | | | | 2 | 17 4 |
| 81 | Témiscouata | 44 | 2 | 42 | | | | | | | | |
| 82 | Temiskaming & Northern Ontario | 64 | 3 | 61 | 1 | 26 0 | | | | | 1 | 26 0 |
| 83 | Mille-Iles | 20 | | 20 | | | | | | | | |
| 84 | Toronto, Hamilton & Buffalo | 122 | 29 | 93 | | | | | | | | |
| 85 | Vancouver Copper Co | | | | | | | | | | | |
| 86 | Vancouver, Victoria & Eastern | 133 | 3 | 130 | | | | | | | | |
| 87 | Victoria & Sidney | 17 | | 17 | | | | | | | | |
| 88 | Victoria Terminal Ry. & Ferry Co | 14 | | 14 | | | | | | | | |
| 89 | Wellington Colliery Co | 5 | | 5 | | | | | | | | |
| 90 | York & Carleton | 11 | | 11 | | | | | | | | |
| | Total définitif | 20,024 | 1,199 | 18,825 | 253 | | 1 | | 219 | | 473 | |

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin be fer. | Passages supérieurs. | | | | | | | | Tunnels. | |
| | | Ponts. | | Conduites. | | Chevalets. | | Total. | | | |
| | | Nombre. | Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Haut'r de la cond. la plus basse au-dessus des rails. | Nombre | Haut'r du chevalet le plus bas au-dessus des rails. | Nombre | Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails. |
| | | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. |
| 1 | Alberta Railway & Irrigation Co | | | | | | | | | | |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | 1 | | | | | | 1 | | | |
| 3 | Atlantique et Lac Supérieur | 4 | 21 0 | 3 | 21 0 | | | 7 | 21 0 | | |
| 4 | Atlantic, Quebec & Western | | | | | | | | | 1 | |
| 5 | Baie de Quinté | 2 | | | | | | 2 | | | |
| 6 | Bedlington & Nelson | | | | | | | | | | |
| 7 | Bessemer & Barry's Bay | | | | | | | | | | |
| 8 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | | | | | | | | | | |
| 9 | British Yukon | | | | | | | | | | |
| 10 | Brockville, Westport & Northwestern | 1 | | | | | | 1 | | | |
| 11 | Bruce Mines & Algoma | | | | | | | | | | |
| 12 | Canada Southern | 2 | 21 4 | | | | | 2 | 21 4 | | |
| 13 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | 1 | 22 0 | | | | | 1 | 22 0 | 1 | |
| 14 | " " Ile-du-Prince-Edouard | | | | | | | | | | |
| 15 | Canadian Northern | | | | | | | | | | |
| 16 | Canadian Northern, Ontario | 1 | 24 0 | | | | | 1 | 24 0 | | |
| 17 | Canadian Northern, Québec | | | | | | | | | | |
| 18 | Canadien Pacifique | 35 | 14 6 | | | 4 | 22 9 | 39 | 14 6 | 68 | 14 6 |
| 19 | Carillon et Grenville | | | | | | | | | | |
| 20 | Cap-Breton | | | | | | | | | | |
| 21 | Caraquet | | | | | | | | | | |
| 22 | Central Ontario | | | | | | | | | | |
| 23 | Crowsnest Southern | | | | | | | | | 1 | 22 0 |
| 24 | Cumberland Railway & Coal Co | | | | | | | | | | |
| 25 | Dominion Atlantic | | | | | | | | | | |
| 26 | Eastern British Columbia | | | | | | | | | | |

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1910—*Suite.*

| Numéro. | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Passages supérieurs. | | | | | | | | Tunnels. | |
| | | Ponts. | | Conduites. | | Chevalets. | | Total. | | | |
| | | Nombre. | Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Haut'r de la cond. la plus basse au-dessus des rails. | Nombre. | Haut'r du chevalet le plus bas au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails. | Nombre. | Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails. |
| | | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. | | Pds. Pcs. |
| 27 | Elgin et Havelock | | | | | | | | | | |
| 28 | Grand-Tronc | 79 | 16 6 | 1 | 21 3½ | 2 | 21 3½ | 82 | 16 6 | | |
| 29 | Grand-Tronc, (Canada Atlantique) | 4 | 22 0 | | | | | 4 | 22 0 | | |
| 30 | Grand-Tronc-Pacifique | | | | | | | | | | |
| 31 | Halifax et Southwestern | | | | | | | | | | |
| 32 | Hampton et St. Martins | | | | | | | | | | |
| 33 | Hereford | | | | | | | | | | |
| 34 | Inverness Railway & Coal Co. | | | 1 | 50 0 | | | 1 | 50 0 | | |
| 35 | Irondale, Bancroft et Ottawa | | | | | | | | | | |
| 36 | Kaslo et Slocan | | | | | | | | | | |
| 37 | Kent Northern | | | | | | | | | | |
| 38 | Kingston et Pembroke | | | | | | | | | | |
| 39 | Klondike Mines | | | | | | | | | | |
| 40 | Kettle River Valley | | | | | | | | | | |
| 41 | Lake Erie and Detroit River (Père Marquette) | | | | | | | | | | |
| 42 | Liverpool et Milton | | | | | | | | | | |
| 43 | London et Port Stanley | | | | | | | | | | |
| 44 | Lotbinière et Megantic | | | | | | | | | | |
| 45 | Maganetawan River | | | | | | | | | | |
| 46 | Manitoulin et North Shore | | | | | | | | | | |
| 47 | Maritime Railway et Coal Co. | | | | | | | | | | |
| 48 | Massiwippi Valley | | | | | | | | | | |
| 49 | Midland of Manitoba | | | | | | | | | | |
| 50 | Montréal et Atlantique | | | | | | | | | | |
| 51 | Montréal et Ligne Provinciale | | | | | | | | | | |
| 52 | Montreal & Vermont Junction | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 53 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | | |
| 54 | Moncton & Buctouche | | | | | | | | | | |
| 55 | Napierville Junction | | | | | | | | | | |
| 56 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | | | | | | |
| 57 | New Brunswick Coal & Railway Co | | | | | | | | | | |
| 58 | New Brunswick Southern | | | | | | | | | | |
| 59 | New Brunswick & P. E. Island | | | | | | | | | | |
| 60 | New Westminster Southern | | | | | | | | | | |
| 61 | North Shore | | | | | | | | | | |
| 62 | Nosbonsing & Nipissing | | | | | | | | | | |
| 63 | Nova Scotia, Steel & Coal Co | | | | | | | | | | |
| 64 | Orford Mountain | | | | | | | | | | |
| 65 | Ottawa & New York | | | | | | | | | | |
| 66 | Phillipsburg Railway & Quarry Co | | | | | | | | | | |
| 67 | Princeton Branch | | | | | | | | | | |
| 68 | Quebec Central | 1 | 25 0 | | | | | 1 | 25 0 | | |
| 69 | Quebec Railway, Light & Power Co | | | | | | | | | | |
| 70 | Québec et Lac Saint-Jean | | | | | | | | | | |
| 71 | Quebec, Montreal & Southern | | | | | | | | | | |
| 72 | Red Mountain | | | | | | | | | | |
| 73 | Rutland & Noyan | | | | | | | | | | |
| 74 | Salisbury & Harvey | | | | | | | | | | |
| 75 | Schomberg & Aurora | | | | | | | | | | |
| 76 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | | | | | | | | |
| 77 | Tunnel Saint-Clair | | | | | | | | | 1 | 16 1¾ |
| 78 | St. Lawrence & Adirondack | | | | | | | | | | |
| 79 | Spokane & British Columbia | | | | | | | | | | |
| 80 | Sydney & Louisburg | 1 | 22 0 | | | | | 1 | 22 0 | | |
| 81 | Témiscouata | | | | | | | | | | |
| 82 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | | | | | | | |
| 83 | Thousand Islands | | | | | | | | | | |
| 84 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | | | | | | | | | |
| 85 | Vancouver Copper Co | | | | | | | | | | |
| 86 | Vancouver, Victoria & Eastern | 5 | 22 0 | | | | | 5 | 22 0 | 4 | 22 0 |
| 87 | Victoria & Sidney | | | | | | | | | | |
| 88 | Victoria Terminal Railway & Ferry Co | | | | | | | | | | |
| 89 | Wellington Colliery Co | | | | | | | | | | |
| 90 | York & Carleton | | | | | | | | | | |
| | Total | 137 | | 5 | | 6 | | 148 | | 76 | |

TABLEAU 15A.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE DES

VOYA

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | GENRE DE | | | | | | | | | | |
| | | Collisions. | | Déraillements. | | Rupture des Trains. | | Locomotives ou wagons démolis. | | Tombés des trains, locomotives ou wagons. | | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canada Southern | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | ... |
| | Chemin de fer de l'Etat— | | | | | | | | | | |
| 2 | Intercolonial | ... | 7 | ... | 3 | ... | ... | ... | ... | 1 | 1 |
| 3 | Canadian Northern | ... | 1 | ... | 10 | ... | ... | ... | ... | ... | 1 |
| 4 | Canadian Northern, Ontario | ... | ... | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 5 | Canadien Pacifique | 2 | 10 | 44 | 88 | ... | 2 | ... | ... | ... | 19 |
| 6 | Central Ontario | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 7 | Dominion Atlantic | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 8 | Grand Tronc, en Canada | ... | 10 | ... | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | 1 |
| 9 | Halifax & Southwestern | ... | ... | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | 1 |
| 10 | Hereford | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 11 | Ottawa & New York | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 | Père Marquette, en Canada | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2 |
| 13 | Québec Central | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 14 | Stanstead, Shefford et Chambly | ... | ... | ... | 9 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 15 | Temiskaming & Northern Ontario | ... | 2 | ... | 3 | ... | ... | ... | ... | 1 | 2 |
| 16 | Vancouver, Victoria & Eastern | ... | ... | ... | 9 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 17 | Victoria et Sidney | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 18 | Wabash, en Canada | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 |
| | Grand total | 2 | 31 | 44 | 126 | ... | 2 | ... | ... | 3 | 28 |

Commis de postes, employés de wagons-lits, etc—1 Tué. 20 blessés.

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

GEURS.

| 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | | | |
| Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons. | | Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons. | | | | | | Autres causes | | Total des accidents aux voyageurs. | | |
| | | Aux passages à niveau. | | Aux gares. | | A d'autres endroits le long de la voie. | | | | | | |
| Tués | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 2 | 1 |
| ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 15 | 2 |
| 1 | 7 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 1 | 28 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 |
| 4 | 18 | ..... | ..... | 1 | 2 | 1 | 2 | ..... | 16 | 52 | 157 | 5 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 6 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 |
| 1 | 9 | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 6 | 1 | 30 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 2 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 10 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 11 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 13 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 14 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 | 15 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | 16 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 18 |
| 8 | 43 | ..... | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 33 | 60 | 270 | |

TABLEAU 15 B.—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A. ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | GENRE DE | | | | | | | | | |
| | | Attelant ou dételant les wagons. | | Attelant. | | Déraillements. | | Rupture de convois. | | Locomotives ou wagons démolis. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Alberta Ry. & Irrigation Co. | | 1 | | | | | | | | |
| 2 | Algoma Central & Hudson Bay | | 1 | | | | | | | | |
| 3 | Bay of Quinté | | 1 | | | | | | | | |
| 4 | Brandon, Saskn. & Hudson Bay | | | | | | | | | | |
| 5 | Canada Southern | 1 | 6 | 1 | 2 | | | | | | |
| 6 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial | 1 | 10 | 3 | 4 | 3 | 1 | | 1 | | |
| 7 | Ile-du-Prince-Edouard | | | | 1 | | | | | | |
| 8 | Canadian Northern | 2 | 12 | 3 | 15 | 1 | 3 | | 2 | | |
| 9 | Canadian Northern, Ontario | | | | | | 2 | | | | |
| 10 | Canadian Northern, Quebec | | 2 | | | | | | | | |
| 11 | Canadien Pacifique | 8 | 52 | 3 | 16 | 11 | 11 | | 2 | | 8 |
| 12 | Central Ontario | 1 | | | | | | | | | |
| 13 | Crowsnest Southern | | | | | | | | | | |
| 14 | Grand-Tounc (en Canada) | 2 | 17 | 2 | 5 | | 2 | | 1 | | 5 |
| 15 | " (Can. Atlantiq. Divn) | 1 | 1 | | | 1 | | | | | |
| 16 | Halifax & Southwestern | | 2 | | | | | | | | |
| 17 | Lake Erie & Detroit River | | | | 1 | | | | | | |
| 18 | Manitoulin & North Shore | | | | | | | | | | |
| 19 | Manitoba Great Northern | | | | | | | | | | |
| 20 | Montréal et Atlantique | | | | | | | | | | |
| 21 | Montreal & Vermont Junction | | | | | | | | | | |
| 22 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | | |
| 23 | Napierville Junction | | | | | | | | | | |
| 24 | New Westminster Southern | | | | | | | | | | |
| 25 | Ottawa & New York | | | | | | | | | | 1 |
| 26 | Père Marquette (en Canada) | | 2 | | 8 | | | | | | 1 |
| 27 | Québec Central | | | | | | | | | | |
| 28 | Quebec & Lake St. John | | 3 | | | | | | | | |
| 29 | Quebec, Montreal & Southern | | 1 | | | | | | | | |
| 30 | Red Mountain | | 1 | | | | | | | | |
| 31 | Rutland & Noyan | | | | | | | | | | |
| 32 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | | | | 6 | | | | |
| 33 | St. Lawrence & Adirondack | | | | | | | | | | |
| 34 | Sydney & Louisburg | | | | | | | | | | |
| 35 | Témiscouata | | 3 | | | | | | | | |
| 36 | Temiskaming & Northern Ontario | | 2 | | | | | | | | |
| 37 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | 2 | | | 1 | 1 | | | | |
| 38 | Vancouver, Victoria & Eastern | | 5 | | | 2 | 5 | | | | |
| 39 | Wabash (en Canada) | | | | | | | | | | |
| | Grand total | 16 | 124 | 12 | 52 | 19 | 31 | | 6 | | 15 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

HOMMES D'EQUIPE.

| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | | | |
| Tombés des convois, locomotives ou wagons. | | Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons. | | Frappés par les convois, locomotives ou wagons. | | Observations en dessus de la voie. | | Autres Causes. | | Total des accidents aux hommes d'équipe. | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués | Blessés. | Tués | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 6 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 4 |
| 2 | 8 | ..... | 9 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | 18 | 4 | 46 | 5 |
| ..... | 2 | ..... | 3 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 9 | 7 | 31 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 |
| 1 | 14 | ..... | 11 | 5 | 2 | ..... | 1 | ... | 19 | 12 | 79 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 9 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 7 | 10 |
| 8 | 27 | 10 | 18 | 7 | 15 | 1 | 9 | 4 | 34 | 52 | 192 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 12 |
| ..... | 1 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 6 | 13 |
| 4 | 36 | 2 | 6 | 5 | 6 | ..... | 5 | 1 | 20 | 16 | 103 | 14 |
| ..... | 4 | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | 3 | 10 | 15 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 4 | 16 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 18 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 19 |
| ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 20 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 21 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 3 | 22 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 23 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 24 |
| ..... | 1 | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 3 | 25 |
| ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 17 | 26 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 27 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 5 | 28 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 29 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 30 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 31 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 32 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 33 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 4 | 34 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 9 | 35 |
| ..... | 5 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 1 | 11 | 36 |
| ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 1 | 8 | 37 |
| ..... | 1 | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17 | 2 | 32 | 38 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 6 | 39 |
| 16 | 120 | 15 | 60 | 18 | 29 | 1 | 18 | 6 | 155 | 103 | 610 | |

1 GEORGE V, A. 1911

TABLE 15 C.—SOMMAIRE des accidents pour

A. ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

| Numéro. | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | GENRE DE | | | | | | | | | |
| | Nom du chemin de fer | Attelant, ou dételant des wagons | | Collisions. | | Déraillements. | | Rupture des convois. | | Locomotives ou wagons démolis. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canadian Southern | | | | | | | | | | |
| 2 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial | | | | | | | | | | |
| 3 | Canadian Northern | | | | | | | | | | |
| 4 | Canadian Northern, Ontario | | | | | | | | | | |
| 5 | Canadien Pacifique | | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | | | | |
| 6 | Grand-Tronc | | | 1 | | | 2 | | | | |
| 7 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | | |
| 8 | Québec Central | | | | | | | | | | |
| 9 | Quebec & Lake St. John | | | | | | | | | | |
| 10 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | | | | | | | |
| 11 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | 22 | 15 | | | | |
| 12 | Victoria & Sidney | | | | | | | | | | |
| | Grand total | | 1 | 5 | 2 | 26 | 19 | | | | |

TABLE 15, D—EMPLOYÉS—

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial | | | | | | | | | | |
| 2 | Canadien Pacifique | | 1 | | | | | | | | |
| 3 | Grand-Tronc | | | | | | | | | | |
| 4 | Massawippi Valley | | 1 | | | | | | | | |
| 5 | Père Marquette | | | | | | | | | | |
| | Grand total | | 2 | | | | | | | | |

TABLE 15, E—EMPLOYÉS—AIGUILLEURS,—

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Canadian Northern | | | | | | | | | | |
| 2 | Canadien Pacifique | 1 | 6 | 1 | | | 1 | | | | |
| 3 | Grand-Tronc | | | | | | | | | | |
| 4 | Manitoulin & North Shore | | | | | | | | | | |
| 5 | Sydney & Louisburg | | | | | | | | | | |
| 6 | Toronto, Hamilton & Buffalo | | | | | | | | | | |
| 7 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | | | | | | |
| | Grand total | 1 | 6 | 1 | | | 1 | | | | |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, LOCOMOTIVES, OU DES WAGONS.

HOMMES D'ÉQUIPE.

| 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | Total. | | |
| Tombés des convois, locomotives ou wagons. | | Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons. | | Frappés par les convois, locomotives ou wagons. | | Obstructions en-dessus de la voie. | | Autres causes. | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | 1 | 4 | 3 | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 | 5 | 1 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 | 2 |
| ..... | 4 | ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 11 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 4 |
| 2 | 10 | 4 | 8 | 13 | 11 | ..... | ..... | 6 | 41 | 33 | 75 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | 3 | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 | 6 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 7 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 4 | 9 |
| 1 | 3 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 2 | 1 | 6 | 10 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 24 | 20 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 12 |
| 3 | 19 | 4 | 11 | 26 | 22 | ..... | ..... | 6 | 62 | 70 | 136 | |

DE GARES.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 5 |
| ..... | 1 | ..... | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 6 | |

PREPOSÉS AUX PASSAGES ET GARDIENS.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | ..... | ..... | 1 | 3 | 7 | 18 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 4 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 7 |
| 1 | 2 | 2 | 7 | 3 | 5 | ..... | ..... | 1 | 4 | 9 | 25 | |

TABLEAU 15 F—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A. ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

TABLEAU 15, F—EMPLOYÉS DES

| Numéro. | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | GENRE DE | | | | | | | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Attelant ou dételant les wagons. | | Collisions. | | Déraillements. | | Rupture des convois. | | Locomotives ou wagons démolis. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canada Southern | | | | | | | | | | |
| 2 | Canadian Northern | | | | | | | | | | |
| 3 | Canadian Northern, Québec | | | | | | | | | | |
| 4 | Canadien Pacifique | | 1 | | | | | | | | 2 |
| 5 | Grand-Tronc | | | | | | | | | | |
| 6 | Morrissey, Fernie & Michel | | | | | | | | | | |
| 7 | Père Marquette | | | | | | | | | | |
| 8 | Temiskaming & North'n Ontario | | | | | | | | | | |
| | Total | | 1 | | | | | | | | 2 |

TABLEAU 15, G—EMPLOYÉS

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Canadian Northern | | | | | | | | | | |
| 2 | Canadien Pacifique | | | | | | | | | | |
| | Total | | | | | | | | | | |

TABLEAU 15, H—EMPLOYÉS

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Canada Southern | | | | 1 | | | | | | |
| 2 | Ch. de f. de l'Etat : Intercolonial | | 2 | | | | | | | | |
| 3 | Canadian Northern | | 1 | | | | 2 | | | | |
| 4 | Canadian Northern, Québec | | | | | | | | | | |
| 5 | Canadien Pacifique | | 1 | | | 2 | 4 | | | | 2 |
| 6 | Grand-Tronc | | 1 | | | | 1 | | | | |
| 7 | " (Can. Atlantique) | | | | | | | | | | |
| 8 | Halifax & Southwestern | | | | | | | | | | |
| 9 | Hereford | | | | | | | | | | |
| 10 | Lake Erie & Detroit River | | | | 1 | | | | | | |
| 11 | Montréal & Atlantique | | | 1 | | | | | | | |
| 12 | Père Marquette | | | | | | | | | | |
| 13 | Quebec & Lake St. John | | | | | | | | | | |
| 14 | Sydney & Louisburg | | | | | | | | | | |
| 15 | Temiskaming & North'n Ontario | | | | | | | | | | |
| 16 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | | | | | | | |
| 17 | Wabash, en Canada | | | | | | | | | | |
| | Total | | 5 | 1 | 2 | 2 | 7 | | | | 2 |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

—ATELIERS.

| 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | Total des accidents aux hommes d'équipe, télégraphistes et autres employés. | | |
| Tombés des convois, locomotives ou wagons. | | Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons. | | Frappés par les convois, locomotives ou wagons. | | Obstructions en dessus de la voie. | | Autres causes. | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 1 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 3 |
| ..... | 6 | ..... | 3 | 1 | 3 | ..... | 2 | 2 | 11 | 3 | 28 | 4 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 2 | 5 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 4 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 8 |
| ..... | 10 | ..... | 3 | 1 | 7 | ..... | 2 | 3 | 16 | 4 | 41 | |

—TÉLÉGRAPHISTES.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | |

—AUTRES EMPLOYÉS.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | ..... | ..... | ..... | 3 | 2 | 11 | 1 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 3 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | 4 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 5 | 3 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 3 | 4 |
| 1 | 5 | 1 | 3 | 5 | 4 | ..... | 5 | 3 | 25 | 12 | 49 | 5 |
| ..... | 4 | ..... | 5 | 2 | 5 | ..... | ..... | 1 | 1 | 3 | 17 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 10 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 1 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 13 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 14 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 15 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | 1 | 6 | 16 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 17 |
| 3 | 11 | 3 | 16 | 12 | 15 | ..... | 5 | 5 | 42 | 26 | 105 | |

TABLEAU 15 I.—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

AUTRES PERSONNES—

| Numéro. | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | GENRE DE | | | | | | | | | |
| | | Collisions. | | Déraillements. | | Rupture des trains. | | Locomotives ou wagons démolis. | | Tombés des trains, locomotives ou wagons. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canada Southern | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 2 | Chem. de fer de l'Etat-Intercolonial | .... | .... | .... | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 3 | Canadian Northern | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | .... |
| 4 | Canadian Northern, Ontario | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 5 | Canadian Northern, Québec | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 6 | Canadien Pacifique | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 11 | 1 |
| 7 | Dominion Atlantic | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 8 | Grand-Tronc | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| 9 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 10 | Halifax & Southwestern | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | .... |
| 11 | Hereford | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 12 | Lake Erie & Detroit River | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 13 | Maritime Railway & Coal Co. | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 14 | Montréal & Atlantique | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 15 | Morrissey, Fernie & Michel | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| 16 | New Westminster Southern | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 17 | Père Marquette | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 18 | Québec Central | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 19 | Québec et Lac Saint-Jean | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 20 | St. Lawrence & Adirondack | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 21 | Sydney & Louisburg | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 22 | Temiskaming & Northern Ontario | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 23 | Vancouver, Victoria & Eastern | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 24 | Wabash | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| | Grand total | .... | 2 | 1 | 5 | .... | .... | .... | .... | 13 | 4 |

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

EMPIÈTEMENT SUR LA VOIE.

| 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | | | |
| Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons. | | Frappés par les convois, locomotives, ou wagons. | | | | | | Autres causes. | | Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention avec la loi. | | |
| | | Aux passages à niveau. | | Aux gares. | | A d'aut. end. le long de la voie. | | | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | 4 | 2 | 1 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | 6 | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 9 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 4 | 1 | ..... | 5 | 4 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 4 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 5 |
| 9 | 11 | 8 | 11 | 12 | 8 | 36 | 14 | 2 | 4 | 78 | 50 | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | 7 |
| 5 | 12 | ..... | 5 | 1 | 3 | 50 | 31 | 2 | ..... | 58 | 53 | 8 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 2 | ..... | ..... | 3 | 2 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 5 | 3 | 5 | 10 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 2 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 | 12 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 13 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 14 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 15 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 16 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 18 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 20 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 1 | 2 | 21 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 1 | ..... | ..... | 4 | 1 | 22 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | 2 | 23 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 5 | 24 |
| 14 | 26 | 9 | 17 | 19 | 18 | 111 | 62 | 8 | 14 | 175 | 148 | |

TABLEAU 15 J.—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

AUTRES PERSONNES

| Numéro. | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | GENRE DE | | | | | | | | | |
| | | Collisions. | | Déraillements. | | Rupture des trains. | | Locomotives ou wagons démolis. | | Tombés de trains, locomotives, ou wagons. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canada Southern | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| | Chemin de fer de l'Etat | | | | | | | | | | |
| 2 | Intercolonial | ... | ... | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 3 | Ile-du-Prince-Edouard | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 4 | Canadian Northern | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 5 | Canadian Northern, Ontario | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 6 | Canadian Northern, Québec | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 7 | Canadien Pacifique | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2 |
| 8 | Dominion Atlantic | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 9 | Grand-Tronc (en Canada) | 1 | 6 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2 |
| 10 | Grand-Tronc (Canada Atlantique) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 11 | Kingston & Pembroke | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 | Lake Erie & Detroit River | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 13 | Montréal et Atlantique | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 14 | Père Marquette | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 15 | Quebec & Lake St. John | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 16 | Thousand Islands | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 17 | Toronto, Hamilton & Buffalo | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 18 | Vancouver, Victoria & Eastern | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 19 | Wabash (en Canada) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| | Grand total | 1 | 7 | ... | 1 | ... | ... | ... | ... | ... | 4 |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, LOCOMOTIVES ET DES WAGONS.

NON SUR LA VOIE.

| 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L'ACCIDENT. | | | | | | | | | | | | |
| Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons. | | Frappés par les Convois, Locomotives, ou Wagons. | | | | | | Autres causes. | | Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention avec la loi. | | |
| | | Aux passages à niveau. | | Aux gares. | | A d'autres endrois le long de la voie. | | | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | ..... | 4 | 3 | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 5 | 4 | 1 |
| ..... | ..... | 2 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 2 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 4 |
| ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 5 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 6 |
| 2 | 2 | 19 | 11 | 6 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 | 31 | 23 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 8 |
| ..... | 4 | 18 | 18 | 1 | ..... | 3 | ..... | 1 | 3 | 24 | 33 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 2 | 10 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 11 |
| ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 12 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 13 |
| ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 2 | 14 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 15 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 16 |
| ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 17 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 18 |
| ..... | ..... | 4 | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | 4 | 2 | 19 |
| 2 | 6 | 54 | 44 | 7 | 3 | 8 | 4 | 2 | 8 | 74 | 77 | |

TABLEAU 15 K.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE

EMPLOYÉS—DES GARES

| Numéro. | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | EMPLOYÉS DE GARES. | | | | | | | | | |
| | | GENRE D'ACCIDENT. | | | | | | | | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles. | | Autre causes. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Algoma Central & Hudson Bay | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 2 | Canada Southern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 3 | Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4 | Ile du Prince-Edouard | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 5 | Canadian Northern | ..... | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Canadian Northern, Québec | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 7 | Canadian Pacifique | ..... | 47 | ..... | 1 | ..... | 2 | ..... | ..... | 1 | 2 |
| 8 | Grand-Tronc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 9 | " (Canada Atlantique) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 10 | Lake Erie & Detroit River | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 11 | Massawippi Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 12 | Montréal et Atlantique | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 13 | Ottawa & New York | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 14 | Père Marquette | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 15 | Québec Central | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 16 | Quebec & Lake St. John | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 17 | Témiscouata | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 18 | Temiskaming & Northern Ontario | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Toronto, Hamilton & Buffalo | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 20 | Vancouver, Victoria & Eastern | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Totaux | ..... | 62 | ..... | 1 | ..... | 2 | ..... | ..... | 1 | 3 |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES, OU WAGONS.

ET DES ATELIERS.

| 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total des accidents aux employés des gares. | | EMPLOYÉS DES ATELIERS. | | | | | | | | | | Total des accidents aux employés des ateliers. | | |
| | | Genre d'accident. | | | | | | | | | | | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles. | | Autres causes. | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| | | | | | 1 | | 2 | | | | 1 | | 4 | 1 |
| | | | | | 46 | | 2 | | | | 2 | | 50 | 2 |
| | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | 3 |
| | | | | | 4 | | | | | | 2 | | 6 | 4 |
| | 8 | | | | 32 | | 8 | | 2 | | 12 | | 54 | 5 |
| | | | | | | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 2 | 6 |
| 1 | 52 | | 2 | | 25 | | 3 | | 1 | | 8 | | 39 | 7 |
| | | | | | | | | | | | 4 | | 4 | 8 |
| | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | 9 |
| | 4 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | 10 |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | 11 |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | 12 |
| | | | | | 6 | | | | | | | | 6 | 13 |
| | | | | | 6 | | 1 | | | | 3 | | 10 | 14 |
| | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | 15 |
| | | | | | | | | | | | 21 | | 21 | 16 |
| | | | | | 6 | | | | | | | | 6 | 17 |
| | | | | | 2 | | | | | | | | 2 | 18 |
| | 1 | | | | 2 | | | | | | 1 | | 3 | 19 |
| | 1 | | | | 3 | | | | 2 | | 2 | | 7 | 20 |
| 1 | 68 | | 2 | | 134 | | 16 | 1 | 6 | | 60 | 1 | 218 | |

TABLEAU 15 L.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE

EMPLOYÉS

| Numéro. | 268 Nom du chemin de fer. | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CANTONNIERS. | | | | | | | | | |
| | | GENRE D'ACCIDENT. | | | | | | | | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles. | | Autres causes. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Algoma Central & Hudson Bay | | | | | | 2 | | | | 1 |
| 2 | Baie de Quinté | | 1 | | | | | | | | 3 |
| 3 | Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay | | | | | | | | | | 1 |
| 4 | Canada Southern | | | | 5 | | 7 | | 1 | 1 | 3 |
| 5 | Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial | | | | | | | | | | |
| 6 | Ile du Prince-Edouard | | | | | | 2 | | | | 6 |
| 7 | Canadian Northern | | | | 4 | | 18 | | | | 4 |
| 8 | " " Ontario | | | | 1 | | | | | | |
| 9 | " " Québec | | | | | | | | | | 2 |
| 10 | Canadien Pacifique | | | | 9 | 1 | 30 | | 1 | 53 | 24 |
| 11 | Crowsnest Southern | | | | | | 1 | | 1 | | 1 |
| 12 | Grand-Tronc | | | | | | 2 | | | | 2 |
| 13 | " " (Canada Atlantique) | | | | | | 2 | | | | |
| 14 | Hereford | | | | | | | | | | |
| 15 | Manitoulin & North Shore | | | | 1 | | | | | | |
| 16 | Manitoba Great Northern | | | | | | | | | | 1 |
| 17 | Montréal et Atlantique | | | | | | 1 | | | | |
| 18 | Nelson & Fort Sheppard | | | | | | 1 | | | | 2 |
| 19 | Père Marquette | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 20 | Québec et lac Saint-Jean | | | | | | | | | | |
| 21 | Québec, Montréal et Sud | | | | | | | | | 1 | |
| 22 | Stanstead, Shefford & Chambly | | | | | | 1 | | | | |
| 23 | St. Lawrence & Adirondack | | | | | | 2 | | | | |
| 24 | Témiscouata | | | | 4 | | | | | | |
| 25 | Temiskaming & Northern Ontario | | | | 4 | | 3 | | | | 2 |
| 26 | Thousand Islands | | | | | | | | | | |
| 27 | Vancouver, Victoria & Eastern | | | | 2 | | 3 | | | | 5 |
| 28 | Victoria & Sidney | | | | 1 | | | | | | |
| | Totaux | | 1 | | 31 | 1 | 76 | | 3 | 55 | 58 |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES, OU WAGONS.

ET AUTRES.

| 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total des accidents aux cantonniers. | | AUTRES EMPLOYÉS. | | | | | | | | | | Total des accidents aux autres employés. | | |
| | | GENRE D'ACCIDENT. | | | | | | | | | | | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles. | | Autres causes. | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 4 | 1 |
| ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| 1 | 16 | ..... | 1 | ..... | 3 | ..... | 4 | ..... | ..... | 2 | 8 | 2 | 16 | 4 |
| ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 8 | 5 |
| ..... | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 8 | ..... | 11 | 6 |
| ..... | 26 | ..... | 8 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 11 | ..... | 9 | ..... | 29 | 7 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 3 | 8 |
| ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | 7 | 1 | 11 | 9 |
| 54 | 64 | ..... | 11 | ..... | 24 | 1 | 15 | ..... | 6 | 17 | 45 | 18 | 101 | 10 |
| ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11 |
| ..... | 4 | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 1 | 8 | 1 | 12 | 12 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 13 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 14 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 15 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 17 |
| ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 19 |
| ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 2 | 20 |
| 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 22 |
| ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 | 23 |
| ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 24 |
| ..... | 9 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 26 |
| ..... | 10 | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | 9 | ..... | 14 | 27 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 28 |
| 56 | 169 | ..... | 29 | ..... | 35 | 1 | 31 | ..... | 22 | 22 | 107 | 23 | 224 | |

TABLEAU 15 M.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE

VOYAGEURS ET

| Numéro. | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | VOYAGEURS. | | | | | | | | | |
| | | GENRE D'ACCIDENT. | | | | | | | | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles. | | Autres causes. | |
| | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Canada Southern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Chemin de fer de l'Etat.— | | | | | | | | | | |
| 2 | Intercolonial | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 3 | Canadien Pacifique | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 3 |
| 4 | Crowsnest Southern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 5 | Grand-Tronc | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 |
| 6 | Massawippi Valley | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 7 | Manitoba Great Northern | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 8 | Québec Central | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 9 | Thousand Islands | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| | Totaux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 7 |

l'exercice terminé le 30 juin 1910, indiquant le genre d'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES, OU WAGONS.

AUTRES EMPLOYÉS.

| 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total des accidents aux voyageurs. | | EMPLOYÉS DES WAGONS-SALONS, AUTRES PERSONNES ET EMPLOYÉS DES MESSAGERIES — GENRE D'ACCIDENT. | | | | | | | | | | Total des accidents aux autres employés. | | |
| | | Manutention des marchandises. | | Maniement des outils, machines, etc. | | Manutention des fournitures, etc. | | Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles. | | Autres causes. | | | | |
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 2 |
| 2 | 3 | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 4 | 3 | 5 | 5 | 3 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | ..... | 4 |
| ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 5 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 8 |
| ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 |
| 2 | 9 | ..... | 1 | ..... | 1 | 1 | 1 | ..... | ..... | 7 | 7 | 8 | 10 | |

## CHEMINS DE FER

### Tableau 1.—Sommaire des chemins, milles parcourus,

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Voies. | | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Longueur des chemins, première voie principale. | Longueur de seconde voie principale. | Longueur totale de voie principale. | Longueur de voies latérales et de garage. | Total calculé comme voie simple. |
| 1 | Berlin & Waterloo | 3·12 | ·50 | 3·62 | ·38 | 4·00 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | 2·40 | ..... | 2·40 | ·10 | 2·50 |
| 3 | Brantford & Hamilton | 23·00 | ..... | 23·00 | ..... | 23·00 |
| 4 | Colombie-Britannique | 100·79 | 30·81 | 131·60 | 10·05 | 141·65 |
| 5 | Calgary Municipal | 12·00 | 4·00 | 16·00 | ·50 | 16·50 |
| 6 | Cape Breton | 11·58 | ..... | 11·58 | ·29 | 11·87 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg &Lake Erie | 32·85 | ..... | 32·85 | 2·00 | 34·85 |
| 8 | Cornwall | 4·00 | ..... | 4·00 | 2·50 | 6·50 |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 17·81 | 1·36 | 19·17 | 7·25 | 26·42 |
| | Ligne affernée—Preston à Berlin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 10 | Grand Valley[1] | 38·29 | 1·95 | 40·24 | ·19 | 40·43 |
| 11 | Guelph Radial | 6·00 | ..... | 6·00 | ·33 | 6·33 |
| 12 | Halifax | 9·908 | 3·094 | 13·002 | ·387 | 13·389 |
| 13 | Hamilton & Dundas | 7·00 | ..... | 7·00 | ..... | 7·00 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 22·00 | ..... | 22·00 | ..... | 22·00 |
| 15 | Hamilton Radial | 25·00 | ..... | 25·00 | ..... | 25·00 |
| 16 | Hamilton Street | 22·00 | ..... | 22·00 | ..... | 22·00 |
| 17 | Hull | 12·86 | 10·60 | 23·46 | 1·72 | 25·18 |
| 18 | International Transit Co | 3·68 | ..... | 3·68 | ·22 | 3·90 |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 8·00 | ..... | 8·00 | ..... | 8·00 |
| 20 | Levis County | 10·25 | ..... | 10·25 | ..... | 10·25 |
| 21 | London | 25·73 | 6·79 | 32·52 | ·73 | 33·25 |
| 22 | London & Lake Erie Railway & Transportation Co. | 27·50 | ..... | 27·50 | 1·50 | 29·00 |
| 23 | Montreal Park & Island | 29·18 | 16·01 | 45·19 | 4·45 | 49·64 |
| 24 | Montreal Street | 76·29 | 59·17 | 135·46 | 16·77 | 152·23 |
| 25 | Montreal Terminal | 18·22 | 4·66 | 22·88 | 7·39 | 30·27 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 7·20 | ..... | 7·20 | ..... | 7·20 |
| 27 | Niagara Falls Park & River | 11·91 | 11·20 | 23·11 | 1·37 | 24·48 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 40·06 | ..... | 40·06 | 5·56 | 45·62 |
| 29 | Nipissing Central | 5·10 | ..... | 5·10 | ·42 | 5·52 |
| 30 | Oshawa | 7·81 | ..... | 7·81 | 3·55 | 11·36 |
| 31 | Ottawa | 23·40 | 20·64 | 44·04 | ·50 | 44·54 |
| 32 | Peterborough Radial | 5·10 | ..... | 5·10 | ·142 | 5·242 |
| 33 | Pictou County | 7·90 | ..... | 7·90 | ·20 | 8·10 |
| 34 | Port Arthur | 10·00 | 9·00 | 19·00 | ·25 | 19·25 |
| 35 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Citadelle) | 17·22 | ..... | 17·22 | ..... | 17·22 |
| 36 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Montmorency) | 25·10 | 6·30 | 31·40 | 3·00 | 34·40 |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 36·06 | ..... | 36·06 | ..... | 36·06 |
| 38 | Sarnia | 8·35 | ..... | 8·25 | 1·00 | 9·25 |
| 39 | Sherbrooke Street[2] | 7·00 | ..... | 7·00 | ..... | 7·00 |
| 40 | St. John | 12·50 | 6·50 | 19·00 | ..... | 19·00 |
| 41 | St. Stephen | 7·00 | ..... | 7·00 | ..... | 7·00 |
| 42 | St Thomas | 7·50 | ..... | 7·50 | ·20 | 7·70 |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 20·98 | ..... | 20·98 | ·33 | 21·31 |
| 44 | Toronto Street | 52·587 | 49·805 | 102·392 | 5·323 | 107·715 |
| 45 | Toronto Suburban | 9·84 | ..... | 9·84 | ·42 | 10·26 |
| 46 | Toronto & York Radial | 72·43 | ..... | 72·43 | 8·42 | 80·85 |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | 36·167 | ..... | 36·167 | 3·840 | 40·007 |
| 48 | Winnipeg | 65·50 | ..... | 65·50 | ..... | 65·50 |
| 49 | Yarmouth | 3·00 | ..... | 3·00 | ·11 | 3·11 |
| | Total | 1,049·072 | 242·389 | 1,291·461 | 91·392 | 1,382·853 |

* 1 Comprend la "Grand Valley, Brantford Street & Woodstock & Thames Valley & Ingersoll Ry.

ÉLECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1910.

| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Milles parcourus. | | | Voyageurs transportés. | | | Marchadises transportées. | |
| Voie affermée. | Milles parcourus par voitures voyageurs. | Milles parc. par voitures marchandises, postes et messag. | Total des milles parcourus par les voitures. | Voyageurs payant places. | Voyageurs porteurs de correspondances. | Total des voyageurs transportés. | Nombre de tonnes. | Numéro. |
| ..... | 90,000 | 7 | 90,007 | 673,514 | 18,823 | 692,337 | 280 | 1 |
| 70 | 34,400 | ..... | 34,400 | 150,648 | ..... | 150,648 | ..... | 2 |
| ..... | 233,733 | 32,978 | 266,711 | 372,905 | ..... | 372,905 | 3,412 | 3 |
| 37·78 | 5,623,439 | 146,883 | 5,770,322 | 33,417,659 | ..... | 33,417,659 | 41,142 | 4 |
| ..... | 500,622 | ..... | 500,622 | 3,329,697 | 320,000 | 3,649,697 | ..... | 5 |
| ..... | 324,821 | ..... | 324,821 | 1,698,723 | 390,549 | 2,089,272 | ..... | 6 |
| ..... | 238,761 | 32,075 | 270,836 | 269,469 | ..... | 269,469 | 50,398 | 7 |
| ..... | 192,445 | 13,731 | 206,176 | 357,116 | ..... | 357,116 | ..... | 8 |
| ..... | 219,977 | 35,266 | 255,243 | 823,167 | ..... | 823,167 | 132,418 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| ..... | 358,593 | ..... | 358,593 | 1,026,354 | 68,135 | 1,094,489 | 1,464 | 10 |
| ..... | 187,000 | 5,500 | 192,500 | 605,476 | 57,574 | 663,050 | 15,000 | 11 |
| ..... | 888,024 | ..... | 888,024 | 4,465,308 | 307,674 | 4,772,982 | ..... | 12 |
| ..... | 110,381 | 795 | 111,176 | 511,344 | ..... | 511,344 | 312 | 13 |
| ..... | 291,212 | 50,692 | 341,904 | 508,091 | ..... | 508,091 | 28,110 | 14 |
| ..... | 472,236 | 21,390 | 493,626 | 1,135,291 | ..... | 1,135,291 | 8,161 | 15 |
| ..... | 1,647,524 | ..... | 1,647,524 | 9,123,669 | 2,282,998 | 11,406,667 | ..... | 16 |
| 1·82 | 736,660 | 35,175 | 771,835 | 1,391,677 | 110,000 | 1,501,677 | 9,960 | 17 |
| ..... | 305,170 | ..... | 305,170 | 1,159,787 | 977 | 1,160,764 | ..... | 18 |
| ..... | 199,680 | ..... | 199,680 | 721,212 | 133,490 | 854,702 | ..... | 19 |
| ..... | 320,220 | ..... | 320,220 | 1,368,258 | 359,429 | 1,727,687 | ..... | 20 |
| ..... | 1,421,735 | ..... | 1,421,735 | 6,718,167 | 1,066,253 | 7,784,420 | 1,713 | 21 |
| ..... | 310,195 | 35,458 | 345,653 | 553,133 | 20,415 | 573,548 | 5,182 | 22 |
| ..... | 1,165,812 | 9,920 | 1,175,732 | 4,006,245 | 566,206 | 4,572,451 | 27,120 | 23 |
| 8·64 | 15,134,852 | 162,691 | 152,975,543 | 102,377,923 | 34,991,186 | 137,369,109 | ..... | 24 |
| ..... | 626,072 | 53,486 | 679,558 | 1,787,654 | 123,002 | 1,910,656 | 111,477 | 25 |
| ..... | 70,935 | ..... | 70,935 | 319,778 | ..... | 319,778 | ..... | 26 |
| ..... | 350,512 | ..... | 350,512 | 1,295,485 | 157,047 | 1,452,532 | ..... | 27 |
| ..... | 701,016 | 36,318 | 727,334 | 2,565,262 | 64,922 | 2,630,184 | 186,123 | 28 |
| ..... | 23,500 | ..... | 23,500 | 149,980 | ..... | 149,980 | ..... | 29 |
| ..... | 34,578 | 22,983 | 57,561 | 138,686 | ..... | 138,686 | 124,351 | 30 |
| 2·22 | 3,924,542 | 25,727 | 3,950,269 | 15,987,849 | 5,329,283 | 21,317,132 | ..... | 31 |
| ..... | 257,063 | ..... | 257,063 | 710,853 | ..... | 710,853 | ..... | 32 |
| ..... | 138,634 | 4,893 | 143,527 | 839,369 | ..... | 839,369 | ..... | 33 |
| ..... | 491,766 | ..... | 491,766 | 2,832,426 | 20,000 | 2,852,426 | 58,677 | 34 |
| ..... | 1,602,453 | ..... | 1,602,453 | 7,169,245 | 1,783,514 | 8,952,759 | ..... | 35 |
| | | | | | | | | 36 |
| ..... | 330,562 | ..... | 330,562 | 1,269,348 | ..... | 1,269,348 | ..... | 37 |
| ..... | 854,794 | ..... | 854,794 | 3,031,244 | 363,326 | 3,394,570 | ..... | 38 |
| ..... | 143,990 | ..... | 143,990 | 723,566 | ..... | 723,566 | ..... | 39 |
| ..... | 288,020 | ..... | 288,020 | 734,319 | 108,951 | 843,270 | ..... | 40 |
| ..... | 978,134 | ..... | 978,134 | 3,878,521 | 1,323,535 | 5,202,056 | ..... | 41 |
| 3·00 | 183,960 | ..... | 183,960 | 587,538 | 26,300 | 613,838 | ..... | 42 |
| ..... | 236,328 | ..... | 236,328 | 409,685 | 136,561 | 546,246 | ..... | 43 |
| 2·28 | 246,761 | 20,741 | 267,502 | 2,083,754 | 30,352 | 2,114,106 | ..... | 44 |
| ..... | 15,391,301 | ..... | 15,391,301 | 103,480,724 | 40,436,390 | 143,917,114 | ..... | 45 |
| ..... | 227,113 | ..... | 227,113 | 1,047,191 | 55,263 | 1,102,454 | ..... | 44 |
| ..... | 1,018,299 | 87,916 | 1,106,215 | 3,794,219 | ..... | 3,794,219 | 35,626 | 46 |
| ..... | 240,779 | 54,936 | 295,715 | 296,280 | 1,464 | 297,744 | 11,368 | 47 |
| ..... | 4,892,661 | ..... | 4,892,661 | 28,814,161 | 8,574,205 | 37,415,366 | ..... | 48 |
| ..... | 98,340 | ..... | 98,340 | 225,906 | ..... | 225,906 | ..... | 49 |
| 56·44 | 64,359,605 | 889,561 | 65,249,166 | 360,964,876 | 99,227,824 | 460,192,700 | 852,294 | |

2 Chiffres de 1909 employés.

## CHEMINS DE FER

### Tableau 2.—Sommaire du capital

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Actions. | | | Dette ga obliga |
| | | Montant courant. | Montant par mille du chemin. | Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 2 / Col. 12. | Montant courant. Cols. 8+9+10+11 |
| | | $ | $ | P. cent. | $ |
| 1 | Berlin & Waterloo | ..... | ..... | ..... | 112,459 |
| 2 | Ligne affermée—Berlin & Bridgeport | 17,000 | 7,083 | 87·50 | 2,200 |
| 3 | Brantford & Hamilton | 300,000 | 13,043 | 31·25 | 660,000 |
| 4 | British Columbia | 8,760,000 | ..... | 51·50 | 8,609,133 |
| 5 | Calgary Municipal | ..... | ..... | ..... | 516,000 |
| 6 | Cape Breton | 1,359,000 | 117,357 | 59·42 | 928,000 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 618,600 | 17,675 | 45·06 | 754,500 |
| 8 | Cornwall Street | 200,000 | 30,769 | 100·00 | ..... |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 49,850 | 2,799 | 8·00 | 601,852 |
| 10 | Ligne affermée—Preston à Berlin | 1,000 | 102 | 100·00 | ..... |
| 11 | Grand Valley | 1,100,000 | 26,004 | 61·50 | 688,800 |
| 12 | Guelph Radial | 108,000 | 18,000 | 100·00 | ..... |
| 13 | Halifax Tramway | 1,400,000 | 140,210 | 69·60 | 607,000 |
| 14 | Hamilton & Dundas | 100,000 | 14,286 | 28·56 | 250,000 |
| 15 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 235,000 | 10,682 | 61·00 | 150,000 |
| 16 | Hamilton Radial | 111,150 | 4,446 | 8·74 | 1,160,000 |
| 17 | Hamilton Street | 205,000 | 9,318 | 29·08 | 500,000 |
| 18 | *Hamilton, Waterloo & Guelph | 500,000 | ..... | 100·00 | ..... |
| 19 | Hull | 292,000 | 20,027 | 100·00 | ..... |
| 20 | International Transit Co | 148,250 | 42,853 | 23·54 | 512,000 |
| 21 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 83,100 | 10,388 | 45·60 | 99,250 |
| 22 | Levis County | 382,600 | 37,327 | 71·69 | 151,100 |
| 23 | London Street | 552,000 | 16,626 | 49·00 | 575,000 |
| 24 | London & Lake Erie | 2,000,000 | 72,727 | 74·00 | 700,000 |
| 25 | Montreal Park & Island | 1,035,900 | 22,984 | 50·27 | 1,025,000 |
| 26 | Montreal Street | 10,000,000 | 142,857 | 79·00 | 4,426,035 |
| 27 | Montreal Terminal | 1,000,000 | 33,091 | 62·00 | 613,000 |
| 28 | Montreal and Southern Counties | 500,000 | 69,444 | 100·00 | ..... |
| 29 | *Mount McKay & Kakabeka Falls | 115,900 | ..... | 100·00 | ..... |
| 30 | Niagara Falls, Park & River | ..... | ..... | ..... | 600,000 |
| 31 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 925,000 | 23,125 | 47·20 | 1,034,000 |
| 32 | Nipissing Central | 280,000 | 56,000 | 100·00 | ..... |
| 33 | Oshawa | 40,000 | 3,521 | 33·80 | 78,452 |
| 34 | Ottawa | 1,247,700 | 28,013 | 71·40 | 500,000 |
| 35 | Peterborough Radial | 100,000 | 19,608 | 56·63 | 76,592 |
| 36 | Pictou County | 300,000 | 37,500 | 50·00 | 300,000 |
| 37 | Port Arthur & Fort William | ..... | ..... | ..... | 646,087 |
| 38 | Quebec Railway, Light & Power Co | 3,250,000 | 75,581 | 56·35 | 2,517,299 |
| 39 | Sandwich, Windsor & Amherstburgh | 297,000 | 8,294 | 37·74 | 490,000 |
| 40 | Sarnia Street | 90,000 | 9,730 | 53·00 | 78,100 |
| 41 | †Sherbrooke Street | 200,000 | 28,571 | 57·14 | 150,000 |
| 42 | St. John, N.B | 800,000 | 64,000 | 44·41 | 1,000,000 |
| 43 | St. Stephen, N.B | 100,000 | 14,285 | 50·00 | 100,000 |
| 44 | St. Thomas, Ont | ..... | ..... | ..... | 59,812 |
| 45 | Sydney and Glace Bay | 500,000 | 26,738 | 54·50 | 419,000 |
| 46 | Toronto Street | 8,000,000 | 69,516 | 66·67 | 3,998,327 |
| 47 | Toronto Suburban | 80,000 | 8,130 | 35·85 | 143,155 |
| 48 | Toronto and York Radial | 2,000,000 | 24,737 | 55·30 | 1,620,000 |
| 49 | Windsor, Essex & Lake Shore | 750,000 | 18,750 | 50·00 | 750,000 |
| 50 | *Windsor & Tecumseh | 100,000 | ..... | 34·60 | 189,000 |
| 51 | Winnipeg Street | 8,284,776 | 126,485 | 62·40 | 5,000,000 |
| 52 | Yarmouth Street | 135,000 | ..... | ..... | ..... |
| | Grand total | 58,653,826 | ..... | ..... | 43,391,153 |

* En voie de construction. † Chiffres du rapport de l'an dernier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

ÉLECTRIQUES.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1910.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RANTIE PAR DES TIONS. | | DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS. | | | | SOMMAIRE. | | |
| Montant par mille de chemin. | Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 5 / Col. 12. | Désignation. Obligations. | Valeurs diverses. | Oblig. portant revenu. | Obligations, matériel en fidéicommis. | Total capital du ch. de fer. Cols. 2+5. | Montant par mille de voie. | Numéro. |
| $ | Par cent. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 28,114 | 100·00 | 112,459 | ..... | ..... | ..... | 112,459 | 28,114 | 1 |
| 917 | 12·50 | 2,200 | ..... | ..... | ..... | 19,200 | 8,000 | 2 |
| 28,696 | 68·75 | 660,000 | ..... | ..... | ..... | 960,000 | 41,739 | 3 |
| ..... | 48·50 | 8,609,133 | ..... | ..... | ..... | 17,369,133 | ..... | 4 |
| 32,250 | 100·00 | 516,000 | ..... | ..... | ..... | 516,000 | 32,250 | 5 |
| 80,138 | 40·58 | 928,000 | ..... | ..... | ..... | 2,287,000 | 197,495 | 6 |
| 21,557 | 54·94 | 754,500 | ..... | ..... | ..... | 1,373,100 | 39,232 | 7 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 200,000 | 30,769 | 8 |
| 33,792 | 92·00 | 75,000 | 526,852 | ..... | ..... | 651,702 | 36,591 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,000 | 102 | 10 |
| 16,288 | 38·50 | 688,800 | ..... | ..... | ..... | 1,788,800 | 42,292 | 11 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 108,000 | 18,000 | 12 |
| 61,260 | 30·40 | 600,000 | 7,000 | ..... | ..... | 2,007,000 | 201,470 | 13 |
| 35,714 | 71·44 | 250,000 | ..... | ..... | ..... | 350,000 | 50,000 | 14 |
| 6,818 | 39·00 | 150,000 | ..... | ..... | ..... | 385,000 | 17,500 | 15 |
| 46,400 | 91·26 | 1,160,000 | ..... | ..... | ..... | 1,271,150 | 50,846 | 16 |
| 22,727 | 70·92 | 500,000 | ..... | ..... | ..... | 705,000 | 32,045 | 17 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500,000 | ..... | 18 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 292,000 | 20,027 | 19 |
| 139,130 | 76·46 | 512,000 | ..... | ..... | ..... | 660,250 | 181,983 | 20 |
| 12,406 | 54·40 | 99,250 | ..... | ..... | ..... | 182,350 | 22,794 | 21 |
| 14,741 | 28·31 | 151,100 | ..... | ..... | ..... | 533,700 | 52,068 | 22 |
| 17,268 | 51·00 | 575,000 | ..... | ..... | ..... | 1,127,000 | 33,894 | 23 |
| 25,454 | 26·00 | 700,000 | ..... | ..... | ..... | 2,700,000 | 98,181 | 24 |
| 22,742 | 49·73 | 1,025,000 | ..... | ..... | ..... | 2,060,900 | 45,726 | 25 |
| 63,183 | 21·00 | 4,426,035 | ..... | ..... | ..... | 14,426,035 | 206,040 | 26 |
| 20,284 | 38·00 | 613,000 | ..... | ..... | ..... | 1,613,000 | 53,375 | 27 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 500,000 | 69,444 | 28 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 115,900 | ..... | 29 |
| 50,378 | 100·00 | 600,000 | ..... | ..... | ..... | 600,000 | 50,378 | 30 |
| 25,850 | 52·80 | 1,034,000 | ..... | ..... | ..... | 1,959,000 | 48,975 | 31 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 280,000 | 56,000 | 32 |
| 6,906 | 66·20 | 78,452 | ..... | ..... | ..... | 118,452 | 10,427 | 33 |
| 11,226 | 28·60 | 500,000 | ..... | ..... | ..... | 1,747,700 | 39,239 | 34 |
| 15,018 | 43·37 | 50,000 | 26,592 | ..... | ..... | 176,592 | 34,626 | 35 |
| 37,500 | 50·00 | 300,000 | ..... | ..... | ..... | 600,000 | 75,000 | 36 |
| 33,563 | 100·00 | 646,087 | ..... | ..... | ..... | 646,087 | 33,563 | 37 |
| 58,542 | 43·65 | 2,500,000 | 10,000 | ..... | 7,299 | 5,767,299 | 134,123 | 38 |
| 13,683 | 62·26 | 490,000 | ..... | ..... | ..... | 787,000 | 21,977 | 39 |
| 8,443 | 47·00 | 78,100 | ..... | ..... | ..... | 168,100 | 18,173 | 40 |
| 21,429 | 42·86 | ..... | ..... | ..... | 150,000 | 350,000 | 50,000 | 41 |
| 80,000 | 55·59 | 1,000,000 | ..... | ..... | ..... | 1,800,000 | 144,000 | 42 |
| 14,285 | 50·00 | 100,000 | ..... | ..... | ..... | 200,000 | 28,570 | 43 |
| 7,914 | 100·00 | 59,812 | ..... | ..... | ..... | 59,812 | 7,914 | 44 |
| 22,406 | 45·50 | 419,000 | ..... | ..... | ..... | 919,000 | 49,144 | 45 |
| 34,870 | 33·33 | 3,998,327 | ..... | ..... | ..... | 11,998,327 | 104,641 | 46 |
| 14,548 | 64·15 | 140,000 | 3,155 | ..... | ..... | 223,155 | 22,678 | 47 |
| 20,037 | 44·70 | 1,620,000 | ..... | ..... | ..... | 3,620,000 | 44,744 | 48 |
| 18,750 | 50·00 | 750,000 | ..... | ..... | ..... | 1,500,000 | 37,500 | 49 |
| ..... | 65·40 | 189,000 | ..... | ..... | ..... | 289,000 | ..... | 50 |
| 76,336 | 37·60 | 5,000,000 | ..... | ..... | ..... | 13,284,776 | ..... | 51 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 135,000 | ..... | 52 |
| ..... | ..... | 42,660,255 | 573,599 | ..... | 157,299 | 102,044,979 | ..... | |

## CHEMINS DE FER

### Tableau 3.—Sommaire du revenu

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Recettes et revenu. | | | |
| | | Recettes brutes. | Frais d'exploitation. | Recettes brutes. | Revenus divers. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | 31,750 42 | 24,313 98 | 7,436 44 | ..... |
| 2 | Berlin & Bridgeport | 6,307 99 | 5,273 97 | 1,034 02 | ..... |
| 3 | Brantford & Hamilton | 98,748 55 | 67,913 41 | 30,835 14 | ..... |
| 4 | British Columbia | 1,912,121 81 | 1,210,855 59 | 701,266 22 | ..... |
| 5 | Calgary Municipal | 144,244 18 | 87,263 36 | 56,980 82 | ..... |
| 6 | Cape Breton | 93,332 22 | 54,771 70 | 38,560 52 | 64,305 94 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 74,626 11 | 46,439 42 | 28,186 69 | ..... |
| 8 | Cornwall Street | 25,759 35 | 20,700 62 | 5,508 73 | ..... |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 140,280 33 | 75,891 66 | 64,388 67 | 93 32 |
| 10 | Grand Valley | 75,589 24 | 70,012 26 | 5,576 98 | ..... |
| 11 | Guelph Radial | 29,149 16 | 22,626 81 | 6,522 35 | ..... |
| 12 | Halifax Tramway | 198,459 51 | 116,275 59 | 82,183 92 | 125,822 82 |
| 13 | Hamilton & Dundas | 46,883 51 | 34,442 53 | 12,440 98 | 2,795 68 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Belleville | 105,301 89 | 82,422 68 | 22,879 21 | ..... |
| 15 | Hamilton Radial | 135,484 11 | 101,756 92 | 33,727 19 | ..... |
| 16 | Hamilton Street | 367,400 90 | 230,914 70 | 136,486 20 | ..... |
| 17 | Hull | 94,957 04 | 84,870 27 | 10,086 77 | 37,196 77 |
| 18 | International Transit | 54,194 38 | 34,301 97 | 19,892 41 | 12,757 25 |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 30,807 07 | 31,508 17 | −701 10 | 1,201 93 |
| 20 | Levis County | 62,997 10 | 55,870 87 | 7,126 23 | ..... |
| 21 | London Street | 248,556 97 | 168,540 12 | 80,016 85 | 275 72 |
| 22 | London & Lake Erie | 105,062 56 | 69,311 88 | 35,750 68 | 111 52 |
| 23 | Montreal Park & Island | 320,661 83 | 221,603 85 | 99,057 98 | ..... |
| 24 | Montreal Street | 4,145,849 65 | 2,337,907 73 | 1,807,941 92 | 109,461 62 |
| 25 | Montreal Terminal | 132,313 36 | 104,931 83 | 27,381 53 | ..... |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 24,744 71 | 39,899 31 | −15,154 60 | 43 30 |
| 27 | Niagara Falls, Park & River | 153,339 75 | 82,842 63 | 70,497 12 | 6,696 53 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 268,173 30 | 173,866 61 | 94,306 69 | ..... |
| 29 | Nipissing Central | 13,845 05 | 3,971 87 | 9,873 18 | ..... |
| 30 | Oshawa | 79,679 63 | 49,237 54 | 30,442 09 | 1,310 76 |
| 31 | Ottawa | 716,594 78 | 466,530 96 | 250,063 82 | ..... |
| 32 | Peterborough Radial | 32,315 29 | 26,272 70 | 6,042 59 | 718 39 |
| 33 | Pictou County | 40,558 20 | 26,021 17 | 14,537 03 | 26,548 78 |
| 34 | Port Arthur & Fort William | 130,664 32 | 74,373 44 | 56,290 88 | ..... |
| 35 | Quebec Railway, Light & Power (Citadelle) | 302,974 73 | 208,643 68 | 94,331 05 | ..... |
| 36 | " " (Montmorency) | 160,063 59 | 106,087 82 | 53,975 77 | ..... |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 191,400 78 | 104,917 25 | 86,483 53 | 28,660 66 |
| 38 | Sarnia | 43,184 06 | 31,276 59 | 11,907 47 | ..... |
| 39 | Sherbrooke Street | 31,176 38 | 32,593 72 | −1,417 34 | ..... |
| 40 | St. John, N.B. | 172,222 18 | 154,099 78 | 18,122 40 | 90,211 02 |
| 41 | St. Stephen, N.B. | 29,660 70 | 25,991 61 | 3,669 09 | ..... |
| 42 | St. Thomas | 17,451 80 | 26,421 87 | −8,970 07 | ..... |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 111,291 05 | 65,508 33 | 45,782 72 | 375 00 |
| 44 | Toronto Street | 4,132,003 90 | 2,114,092 41 | 2,017,911 49 | ..... |
| 45 | Toronto Suburban | 52,535 57 | 28,623 36 | 23,912 21 | 252 98 |
| 46 | Toronto & York Radial | 372,509 14 | 216,067 17 | 156,441 97 | ..... |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore | 106,225,67 | 72,827 79 | 33,397 88 | ..... |
| 48 | Winnipeg | 1,212,669 80 | 630,891 17 | 581,778 63 | 873,852 16 |
| 49 | Yarmouth | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Grand total | 17,076,123 62 | 10,121,780 67 | 6,954,342 95 | 1,382,692 15 |

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Déductions du revenu. | | | | | | | |
| Revenu brut, moins les frais d'exploitation. | Taxes. | Intérêt sur dette garantie. | Intérêt sur dette flottante. | Autres déductions du revenu. | Total, déductions du revenu. | Revenu net. | Perte nette. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 7,436 44 | 92 53 | 4,919 17 | 425 01 | ..... | 5,436 71 | 1,999 73 | ..... | 1 |
| 1,034 02 | 118 89 | 120 00 | 721 52 | ..... | 960 41 | 73 61 | ..... | 2 |
| 30,835 14 | 3,087 77 | 39,600 00 | 17,083 66 | ..... | 59,771 43 | ..... | 28,936 29 | 3 |
| 701,266 22 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 701,266 22 | ..... | 4 |
| 56,980 82 | 22,860 00 | ..... | ..... | ..... | 22,860 00 | 34,120 82 | ..... | 5 |
| 102,866 46 | 3,492 80 | 44,450 00 | ..... | ..... | 47,942 80 | 54,923 66 | ..... | 6 |
| 28,186 69 | 1,369 80 | 28,908 15 | ..... | ..... | 30,277 95 | ..... | 2,091 26 | 7 |
| 5,058 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,058 73 | ..... | 8 |
| 64,481 99 | 3,838 57 | 4,404 57 | 45 00 | ..... | 8,288 14 | 56,193 85 | ..... | 9 |
| 5,576 98 | 1,929 96 | ..... | 1,084 14 | ..... | 3,014 10 | 2,562 88 | ..... | 10 |
| 6,522 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,522 35 | ..... | 11 |
| 208,006 74 | 9,995 96 | 30,350 00 | 6,326 47 | ..... | 46,672 43 | 161,334 31 | ..... | 12 |
| 15,236 66 | 1,074 79 | 14,000 00 | ..... | ..... | 15,074 79 | 161 87 | ..... | 13 |
| 22,879 21 | 2,380 05 | 7,500 00 | 11 44 | ..... | 9,891 49 | 12,987 72 | ..... | 14 |
| 33,727 19 | 2,856 66 | 68,000 00 | 1,700 99 | ..... | 72,557 65 | ..... | 38,830 46 | 15 |
| 136,486 20 | 39,668 59 | 22,500 00 | 11,004 40 | ..... | 73,172 99 | 63,313 21 | ..... | 16 |
| 47,283 54 | 869 45 | ..... | ..... | ..... | 869 45 | 46,414 09 | ..... | 17 |
| 32,649 66 | 580 52 | 25,600 00 | 2,034 27 | ..... | 28,214 79 | 4,434 87 | ..... | 18 |
| 500 83 | 525 14 | 2,970 00 | ..... | ..... | 3,495 14 | ..... | 2,994 31 | 19 |
| 7,126 23 | 634 98 | 8,531 11 | 4,640 22 | ..... | 13,806 31 | ..... | 6,680 08 | 20 |
| 80,292 57 | 5,228 19 | 28,750 00 | 21 88 | 636 48 | 34,636 55 | 45,656 02 | ..... | 21 |
| 35,862 20 | 904 09 | ..... | ..... | ..... | 904 09 | 34,958 11 | ..... | 22 |
| 99,057 98 | 13,443 16 | 97,806 42 | 33,633 06 | ..... | 144,882 64 | ..... | 45,824 66 | 23 |
| 1,917,403 54 | 341,069 98 | 200,122 07 | ..... | 6,309 36 | 547,501 41 | 1,369,902 13 | ..... | 24 |
| 27,381 53 | 4,221 82 | 36,438 77 | ..... | ..... | 40,660 59 | ..... | 13,279 06 | 25 |
| −15,111 30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,111 30 | 26 |
| 77,193 65 | 2,867 92 | 30,000 00 | ..... | ..... | 32,867 92 | 44,325 73 | ..... | 27 |
| 94,306 69 | 3,875 26 | 48,200 00 | 17,519 74 | 364 50 | 69,959 50 | 24,347 19 | ..... | 28 |
| 9,873 18 | 698 18 | ..... | ..... | ..... | 698 18 | 9,175 00 | ..... | 29 |
| 31,752 85 | 470 05 | 4,222 90 | 802 85 | ..... | 5,495 80 | 26,257 05 | ..... | 30 |
| 250,063 82 | 20,015 51 | 20,000 00 | 10,469 36 | ..... | 50,484 87 | 199,578 95 | ..... | 31 |
| 6,760 98 | 255 88 | 2,560 00 | 1,396 10 | ..... | 4,151 98 | 2,609 00 | ..... | 32 |
| 41,085 81 | 684 44 | 9,250 00 | ..... | 21,337 03 | 31,271 47 | 9,814 34 | ..... | 33 |
| 56,290 88 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56,290 88 | ..... | 34 |
| 94,331 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 94,331 05 | ..... | 35 |
| 53,975 77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53,975 77 | ..... | 36 |
| 115,144 19 | 2,681 91 | 28,421 66 | ..... | ..... | 31,103 57 | 84,040 62 | ..... | 37 |
| 11,907 47 | 398 80 | 3,846 92 | ..... | ..... | 4,245 72 | 7,661 75 | ..... | 38 |
| −1,417 34 | ..... | 5,000 00 | 1,637 42 | ..... | 6,637 42 | ..... | 8,054 76 | 39 |
| 108,333 42 | 1,551 19 | 50,000 00 | ..... | ..... | 51,551 19 | 56,782 23 | ..... | 40 |
| 3,669 09 | 570 81 | 5,000 00 | ..... | ..... | 5,570 81 | ..... | 1,901 72 | 41 |
| −8,970 07 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,970 07 | 42 |
| 46,157 72 | 2,390 24 | 21,050 00 | ..... | ..... | 23,440 24 | 22,717 48 | ..... | 43 |
| 2,017,911 49 | 685,465 69 | 188,924 70 | ..... | 3,500 00 | 877,890 39 | 1,140,021 10 | ..... | 44 |
| 24,165 19 | 1,087 44 | ..... | 4,486 50 | 3,959 60 | 9,533 54 | 14,631 65 | ..... | 45 |
| 156,441 97 | 4,413 60 | 80,236 04 | 25,390 04 | ..... | 110,099 68 | 46,342 29 | ..... | 46 |
| 33,397 88 | 1,270 24 | 37,506 00 | 16,112 09 | ..... | 54,882 33 | ..... | 21,484 45 | 47 |
| 1,455,630 79 | 122,982 79 | 250,000 00 | ..... | ..... | 372,982 79 | 1,082,648 00 | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| 8,337,035 10 | 1,311,953 65 | 1,449,152 48 | 156,546 16 | 36,106 97 | 2,953,759 26 | 5,577,434 26 | 194,158 42 | |

## CHEMINS DE FER

### TABLEAU 3.—SOMMAIRE du revenu

| Numéro. | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | DÉDUCTIONS DU REVENU NET. | | |
| | | Réserves et obligations spéciales. | Dividendes. | Total, déductions du revenu net. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | | | |
| 2 | Berlin & Bridgeport | | | |
| 3 | Brantford & Hamilton | | | |
| 4 | British Columbia | | | |
| 5 | Calgary Municipal | 4,685 29 | | 4,685 29 |
| 6 | Cape Breton | 9,300 00 | 14,040 00 | 23,340 00 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | | | |
| 8 | Cornwall Street | | | |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | | | |
| 10 | Grand Valley | | | |
| 11 | Guelph Radial | | | |
| 12 | Halifax Tramway | | 84,000 00 | 84,000 00 |
| 13 | Hamilton & Dundas | | | |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | | | |
| 15 | Hamilton Radial | | | |
| 16 | Hamilton Street | | | |
| 17 | Hull | | | |
| 18 | International Transit | | | |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | | | |
| 20 | Levis County | | | |
| 21 | London Street | | 33,120 00 | 33,120 00 |
| 22 | London & Lake Erie | | | |
| 23 | Montreal Park & Island | | 18,900 00 | 18,900 00 |
| 24 | Montreal Street | 200,000 00 | 999,573 76 | 1,199,573 76 |
| 25 | Montreal Terminal | | | |
| 26 | Montreal & Southern Counties | | | |
| 27 | Niagara Falls, Park & River | | | |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | | | |
| 29 | Nipissing Central | | | |
| 30 | Oshawa | | | |
| 31 | Ottawa | | 149,724 00 | 149,724 00 |
| 32 | Peterborough Radial | | | |
| 33 | Pictou County | | | |
| 34 | Port Arthur & Fort William | | | |
| 35 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Citadelle) | | | |
| 36 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Montmorency) | | | |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | | | |
| 38 | Sarnia | | 5,375 96 | 5,375 96 |
| 39 | Sherbrooke Street* | | | |
| 40 | St. John, N.B. | | 48,000 00 | 48,000 00 |
| 41 | St. Stephen, N.B | | | |
| 42 | St. Thomas | | | |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 4,400 01 | | 4,400 01 |
| 44 | Toronto Street | 150,000 00 | 560,000 00 | 710,000 00 |
| 45 | Toronto Suburban | | | |
| 46 | Toronto & York Radial | 25,000 00 | | 25,000 00 |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore | | | |
| 48 | Winnipeg | 126,000 00 | 674,076 15 | 800,076 15 |
| 49 | Yarmouth | | | |
| | Grand total | 519,385 30 | 2,586,809 87 | 3,106,195 17 |

* Chiffres de 1909 employés.

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910.—*Fin.*

| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Surplus pour l'année. | Déficit pour l'année. | Surplus au commencement de l'année. | Déficit au commencement de l'année. | Profit ou perte, détermination durant l'année. Crédit. | Débit. | Surplus à la fin de l'année. | Déficit à la fin de l'année. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 1,999 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,999 73 | ..... | 1 |
| 73 61 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 73 61 | ..... | 2 |
| ..... | 28,936 29 | ..... | 40,294 06 | ..... | ..... | ..... | 69,230 35 | 3 |
| 701,266 22 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 701,266 22 | ..... | 4 |
| 29,435 53 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29,435 53 | ..... | 5 |
| 31,583 66 | ..... | 109,931 53 | ..... | ..... | ..... | 141,515 19 | ..... | 6 |
| ..... | 2,091 26 | ..... | 5,483 57 | ..... | 4,728 78 | ..... | 12,303 61 | 7 |
| 5,058 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,058 73 | ..... | 8 |
| 56,193 85 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56,193 85 | ..... | 9 |
| 2,562 88 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,562 88 | ..... | 10 |
| 6,522 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6,522 35 | ..... | 11 |
| 77,334 31 | ..... | 360,464 44 | ..... | ..... | ..... | 437,798 75 | ..... | 12 |
| 161 87 | ..... | ..... | 1,102 57 | ..... | 352 21 | ..... | 1,292 91 | 13 |
| 12,987 72 | ..... | 45,237 58 | ..... | ..... | 5,437 90 | 52,787 40 | ..... | 14 |
| ..... | 38,830 46 | ..... | 112,754 61 | 11,181 49 | 4,443 17 | ..... | 144,846 75 | 15 |
| 63,313 21 | ..... | 69,827 76 | ..... | ..... | 53,097 73 | 80,043 24 | ..... | 16 |
| 46,414 09 | ..... | 43,790 31 | ..... | 149 12 | 8,822 53 | 81,530 99 | ..... | 17 |
| 4,434 87 | ..... | ..... | 26,001 06 | 1,915 69 | 242 20 | ..... | 19,892 70 | 18 |
| ..... | 2,994 31 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,994 31 | 19 |
| ..... | 6,680 08 | ..... | 21,706 50 | ..... | ..... | ..... | 28,386 58 | 20 |
| 12,536 02 | ..... | 33,420 08 | ..... | ..... | 19,349 51 | 26,606 59 | ..... | 21 |
| 34,958 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34,958 11 | ..... | 22 |
| ..... | 64,724 66 | ..... | 976,815 12 | ..... | ..... | ..... | 1,041,539 78 | 23 |
| 170,328 37 | ..... | 2,333,136 79 | ..... | 146,927 37 | 59,027 07 | 2,591,365 46 | ..... | 24 |
| ..... | 13,279 06 | ..... | 65,293 49 | ..... | 2,421 42 | ..... | 80,993 97 | 25 |
| ..... | 15,111 30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15,111 30 | 26 |
| 44,325 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44,325 73 | ..... | 27 |
| 24,347 19 | ..... | 182,117 00 | ..... | ..... | ..... | 206,464 19 | ..... | 28 |
| 9,175 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9,175 00 | ..... | 29 |
| 26,257 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 26,257 05 | ..... | 30 |
| 49,854 95 | ..... | 73,165 77 | ..... | ..... | 30,119 81 | 92,900 91 | ..... | 31 |
| 2,609 00 | ..... | 2,188 89 | ..... | ..... | ..... | 4,797 89 | ..... | 32 |
| 9,814 34 | ..... | 10,539 30 | ..... | 357 48 | ..... | 20,711 12 | ..... | 33 |
| 56,290 88 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 56,290 88 | ..... | 34 |
| 94,331 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 94,331 05 | ..... | 35 |
| 53,975 77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53,975 77 | ..... | 36 |
| 84,040 62 | ..... | 18,096 56 | ..... | ..... | ..... | 102,137 18 | ..... | 37 |
| 2,285 79 | ..... | 23,186 55 | ..... | ..... | ..... | 25,472 34 | ..... | 38 |
| ..... | 8,054 76 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,054 76 | 39 |
| 8,782 23 | ..... | 118,569 45 | ..... | ..... | ..... | 127,351 68 | ..... | 40 |
| ..... | 1,901 72 | ..... | 22,027 82 | ..... | ..... | ..... | 23,929 54 | 41 |
| ..... | 8,970 07 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,970 07 | 42 |
| 18,317 47 | ..... | 80,312 75 | ..... | ..... | ..... | 98,630 22 | ..... | 43 |
| 430,021 10 | ..... | 2,810,062 99 | ..... | ..... | ..... | 3,240,084 09 | ..... | 44 |
| 14,631 65 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,631 65 | ..... | 45 |
| 21,342 29 | ..... | 95,080 02 | ..... | ..... | ..... | 116,422 31 | ..... | 46 |
| ..... | 21,484 45 | ..... | 65,861 57 | ..... | ..... | ..... | 87,346 02 | 47 |
| 282,571 85 | ..... | 706,065 77 | ..... | ..... | ..... | 988,637 62 | ..... | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 |
| 2,490,139 09 | 213,058 42 | 7,115,193 54 | 1,337,340 37 | 160,531 15 | 188,042 33 | 9,572,315 31 | 1,544,892 65 | |

## CHEMINS DE FER

### Tableau 4.—Sommaire des recettes brutes d'exploitation

| Numéro. | 1 Nom du chemin de fer. | 2 Recettes des voitures. Voyageurs. | 3 Recettes des voitures. Marchandises. | 4 Recettes des voitures. Postes, messageries. | 5 Recettes des voitures. Autres recettes. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | 28,372 98 | 14 00 | 1,043 09 | 349 55 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | 6,025 94 | ..... | 100 00 | ..... |
| 3 | Brantford & Hamilton | 78,323 20 | 8,945 68 | 1,240 37 | 1,151 20 |
| 4 | British Columbia | 1,769,150 69 | 118,550 82 | 1,409 95 | 16,084 61 |
| 5 | Calgary Municipal | 142,021 85 | ..... | ..... | ..... |
| 6 | Cape Breton | 84,936 16 | ..... | 140 85 | 104 00 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 43,202 40 | 26,152 23 | 1,060 46 | 271 10 |
| 8 | Cornwall | 15,615 18 | 7,856 66 | 294 91 | ..... |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 64,018 76 | 68,229 61 | 6,961 22 | 2 60 |
| | Ligne affermée—Preston à Berlin | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 10 | Grand Valley | 70,604 11 | 2,928 83 | ..... | ..... |
| 11 | Guelph Radial | 27,101 37 | 868 90 | ..... | ..... |
| 12 | Halifax | 197,330 15 | ..... | ..... | ..... |
| 13 | Hamilton & Dundas | 43,896 00 | 619 58 | 313 19 | 86 00 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 68,228 67 | 23,840 67 | 7,396 25 | 733 45 |
| 15 | Hamilton Radial | 118,380 38 | 7,835 41 | 1,356 35 | 267 00 |
| 16 | Hamilton Street | 363,223 39 | ..... | ..... | 465 30 |
| 17 | Hull | 78,306 93 | 12,421 27 | 1,000 01 | 1,528 30 |
| 18 | International Transit Co | 49,126 35 | ..... | ..... | ..... |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 29,605 14 | ..... | ..... | ..... |
| 20 | Levis County | 59,312 51 | 2,544 59 | 690 00 | 450 00 |
| 21 | London | 244,382 96 | 157 49 | 1,240 00 | 471 70 |
| 22 | London & Lake Erie Rly. & Transportation Company | 90,080 50 | 10,508 81 | 3,396 80 | ..... |
| 23 | Montreal Park & Island | 309,093 34 | 3,292 13 | ..... | ..... |
| 24 | Montreal Street | 4,067,352 45 | 33,624 02 | ..... | ..... |
| 25 | Montreal Terminal | 100,614 64 | 32,202 09 | 500 00 | ..... |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 24,744 71 | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Niagara Falls Park & River | 136,241 75 | ..... | 623 34 | 14,619 93 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 182,863 68 | 70,977 61 | 1,230 05 | 1,057 70 |
| 29 | Nipissing Central | 13,061 00 | 21 50 | ..... | 65 00 |
| 30 | Oshawa | 10,221 24 | 63,572 30 | 3,916 17 | ..... |
| 31 | Ottawa | 691,321 75 | ..... | 8,091 00 | 372 60 |
| 32 | Peterborough Radial | 32,315 29 | ..... | ..... | ..... |
| 33 | Pictou County | 39,179 55 | 1,378 65 | ..... | ..... |
| 34 | Port Arthur | 118,918 32 | 7,573 53 | ..... | 2,878 54 |
| 35 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadelle) | 298,996 60 | ..... | 1,092 68 | ..... |
| 36 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Montmorency) | 138,880 17 | ..... | 3,534 08 | 6,090 00 |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 171,842 09 | 5,600 15 | 800 00 | 528 50 |
| 38 | Sarnia | 32,275 93 | 3,544 46 | 1,513 50 | 2,559 20 |
| 39 | Sherbrooke Street | 30,811 38 | ..... | ..... | 30 00 |
| 40 | St. John | 171,454 71 | ..... | ..... | ..... |
| 41 | St. Stephen | 29,300 70 | ..... | ..... | ..... |
| 42 | St. Thomas | 15,713 45 | ..... | ..... | 10 00 |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 102,669 45 | ..... | 7,036 63 | 131 16 |
| 44 | Toronto Street | 4,078,275 43 | ..... | 4,800 00 | ..... |
| 45 | Toronto Suburban | 45,508 17 | ..... | ..... | ..... |
| 46 | Toronto, York & Radial | 310,864 95 | 51,350 69 | 2,121 56 | ..... |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | 86,316 54 | 10,925 16 | 3,083 54 | 221 28 |
| 48 | Winnipeg | 1,205,635 26 | ..... | 2,368 11 | 428 43 |
| 49 | Yarmouth | 10,276 55 | ..... | 250 00 | 283 92 |
| | Total | 16,125,994 72 | 575,536 84 | 68,604 11 | 51,241 07 |

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Recettes diverses. | | | | | | | | |
| Total des recettes des voitures. | Publicité. | Loyer de terrains ou bâtiments. | Loyer de voies. | Loyer de matériel. | Vente de force motrice. | Autres recettes diverses. | Total des recettes diverses. | Total, recettes brutes d'exploitations. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 29,779 62 | 551 80 | 88 00 | ..... | ..... | 2,331 00 | ..... | 2,970 80 | 32,750 42 | 1 |
| 6,125 94 | ..... | 182 05 | ..... | ..... | ..... | ..... | 182 05 | 6,307 99 | 2 |
| 89,660 45 | ..... | 5,952 00 | ..... | 3,136 10 | ..... | ..... | 9,088 10 | 98,748 55 | 3 |
| 1,905,196 07 | 5,319 96 | 840 80 | 391 09 | ..... | ..... | 373 90 | 6,925 74 | 1,912,121 81 | 4 |
| 142,021 85 | 2,222 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,222 33 | 144,244 18 | 5 |
| 85,181 01 | 315 00 | 655 20 | 7,061 96 | ..... | ..... | 119 05 | 8,151 21 | 93,332 22 | 6 |
| 70,686 19 | 225 00 | 503 92 | ..... | 31 00 | ..... | 3,180 00 | 3,939 92 | 74,626 11 | 7 |
| 23,766 75 | 360 00 | ..... | ..... | ..... | 465 70 | 1,166 90 | 1,992 60 | 25,759 35 | 8 |
| 139,212 19 | ..... | 8 00 | 630 84 | ..... | 413 20 | 16 10 | 1,068 14 | 140,280 33 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 73,532 94 | 825 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,231 30 | 2,056 30 | 75,589 24 | 10 |
| 27,970 27 | 217 50 | 462 04 | ..... | ..... | 387 44 | 111 91 | 1,178 89 | 29,149 16 | 11 |
| 197,330 15 | 1,129 36 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,129 36 | 198,459 51 | 12 |
| 44,914 77 | 100 04 | 54 63 | ..... | 1,814 07 | ..... | ..... | 1,968 74 | 46,883 51 | 13 |
| 100,199 04 | 350 00 | 942 29 | ..... | 3,810 56 | ..... | ..... | 5,102 85 | 105,301 89 | 14 |
| 127,839 14 | 300 00 | 390 00 | ..... | 6,954 97 | ..... | ..... | 7,644 97 | 135,484 11 | 15 |
| 363,688 69 | 720 00 | 1,968 00 | ..... | 1,024 21 | ..... | ..... | 3,712 21 | 367,400 90 | 16 |
| 93,256 51 | 360 00 | 106 08 | 1,200 00 | ..... | ..... | 34 45 | 1,700 53 | 94,957 04 | 17 |
| 49,126 35 | 658 84 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,409 19 | 5,068 03 | 54,194 38 | 18 |
| 29,605 14 | 300 00 | 891 23 | ..... | ..... | ..... | 10 70 | 1,201 93 | 30,807 07 | 19 |
| 62,997 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 279 98 | 279 98 | 63,277 08 | 20 |
| 246,252 15 | 1,348 18 | 145 16 | ..... | ..... | ..... | 811 48 | 2,304 82 | 248,556 97 | 21 |
| 103,986 11 | 573 55 | ..... | ..... | ..... | 325 00 | 177 90 | 1,076 45 | 105,062 56 | 22 |
| 312,385 47 | 500 00 | 1,467 00 | 6,309 36 | ..... | ..... | ..... | 8,276 36 | 320,661 83 | 23 |
| 4,100,976 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 44,873 18 | 44,873 18 | 4,145,849 65 | 24 |
| 133,316 73 | 510 00 | ..... | 374 04 | ..... | ..... | ..... | 884 04 | 134,200 77 | 25 |
| 24,744 71 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24,744 71 | 26 |
| 151,485 02 | 620 00 | 99 96 | ..... | 138 67 | 836 62 | 144 48 | 1,854 73 | 153,339 75 | 27 |
| 256,129 04 | ..... | 313 42 | 135 00 | 87 50 | ..... | 11,508 34 | 12,044 26 | 268,173 30 | 28 |
| 13,147 50 | 200 00 | 498 55 | ..... | ..... | ..... | ..... | 698 55 | 13,846 05 | 29 |
| 77,709 71 | 139 59 | 784 24 | ..... | ..... | 179 52 | 866 57 | 1,969 92 | 79,679 63 | 30 |
| 699,785 35 | 2,518 75 | 1,236 20 | ..... | ..... | 2,640 00 | 10,414 48 | 16,809 43 | 716,594 78 | 31 |
| 32,315 29 | 230 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 488 39 | 718 39 | 33,033 68 | 32 |
| 40,558 20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 40,558 20 | 33 |
| 129,370 39 | 499 83 | ..... | ..... | ..... | 794 10 | ..... | 1,293 93 | 130,664 32 | 34 |
| 300,089 28 | 2,885 45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,885 45 | 302,974 73 | 35 |
| 148,504 25 | 341 47 | 358 15 | ..... | ..... | ..... | 10,859 72 | 11,559 34 | 160,063 59 | 36 |
| 178,770 74 | 575 00 | 25 00 | ..... | ..... | 10,950 00 | 1,080 04 | 12,630 04 | 191,400 78 | 37 |
| 39,893 09 | 312 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,978 47 | 3,290 97 | 43,184 06 | 38 |
| 30,841 38 | 335 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 335 00 | 31,176 38 | 39 |
| 171,454 71 | 767 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 767 47 | 172,222 18 | 40 |
| 29,300 70 | 150 00 | ..... | ..... | ..... | 210 00 | ..... | 360 00 | 29,660 70 | 41 |
| 15,723 45 | 251 45 | ..... | 1,200 00 | ..... | ..... | 276 90 | 1 728 35 | 17,451 80 | 42 |
| 109,837 24 | 300 00 | ..... | ..... | 48 13 | 1,105 68 | ..... | 1,453 81 | 111,291 05 | 43 |
| 4,083,075 43 | 12,630 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 36,298 47 | 48,928 47 | 4,132,003 90 | 44 |
| 45,508 17 | 598 62 | ..... | ..... | ..... | 6,151 55 | 277 23 | 7,027 40 | 52,535 57 | 45 |
| 364,337 20 | 661 46 | 400 30 | ..... | ..... | ..... | 7,110 18 | 8,171 94 | 372,509 14 | 46 |
| 100,546 52 | 475 00 | 93 00 | ..... | ..... | ..... | 5,111 15 | 5,679 15 | 106,225 67 | 47 |
| 1,208,431 80 | 4,238 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,238 00 | 1,212,669 80 | 48 |
| 10,810 47 | 43 00 | ..... | ..... | ..... | 2,427 74 | 7,497 87 | 9,968 61 | 20,779 08 | 49 |
| 16,821,376 74 | 45,659 15 | 18,465 22 | 17,302 28 | 17,045 21 | 29,217 55 | 151,723 33 | 279,412 74 | 17,100,789 48 | |

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ENTRETIEN—VOIES ET STRUCTURES. | | | |
| | Nom du chemin de fer. | Entretien de voie et ballast. | Entretien de ligne électrique. | Entretien des bâtiments et aménagements. | Total, voies et structures. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | ..... | 1,347 12 | ..... | 1,347 12 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | ..... | 160 00 | 12 89 | 172 89 |
| 3 | Brantford & Hamilton | 9,516 02 | 626 56 | 55 78 | 10,198 36 |
| 4 | British Columbia | 74,230 96 | 31,611 44 | 3,389 15 | 109,231 55 |
| 5 | Calgary Municipal | 2,545 55 | 1,677 42 | 791 36 | 5,014 33 |
| 6 | Cape Breton | 2,979 16 | 1,643 18 | 493 15 | 5,115 49 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 4,889 09 | 575 23 | 539 50 | 6,003 82 |
| 8 | Cornwall | 1,399 63 | 40 38 | ..... | 1,440 01 |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 10,953 65 | 723 03 | 51 85 | 11,728 53 |
| | Ligne affermée—Preston à Berlin | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 10 | Grand Valley | 505 99 | 2,538 29 | 305 94 | 3,350 22 |
| 11 | Guelph Radial | 1,025 74 | 244 02 | ..... | 1,269 76 |
| 12 | Halifax | 8,692 58 | 3,117 85 | 2,117 87 | 13,928 30 |
| 13 | Hamilton & Dundas | 3,431 97 | 1,108 29 | 28 21 | 4,568 47 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 8,994 86 | 2,444 58 | 129 88 | 11,569 32 |
| 15 | Hamilton Radial | 8,841 66 | 1,245 05 | 327 04 | 10,413 75 |
| 16 | Hamilton Street | 9,501 22 | 1,874 71 | 128 01 | 11,503 94 |
| 17 | Hull | 9,251 89 | 2,583 66 | 126 52 | 11,962 07 |
| 18 | International Transit Co | 1,474 88 | 661 87 | 591 42 | 2,728 17 |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 2,358 76 | 143 05 | ..... | 2,501 81 |
| 20 | Lévis County | 3,161 76 | 844 82 | 73 98 | 4,080 56 |
| 21 | London | 18,804 55 | 2,624 15 | 843 25 | 22,271 95 |
| 22 | London and Lake Erie Ry. & Transportation Co. | 9,788 08 | 999 87 | 7 07 | 10,795 02 |
| 23 | Montreal Park & Island | 37,117 09 | 4,713 48 | 907 65 | 42,738 22 |
| 24 | Montreal Street | 111,677 15 | 27,004 68 | 14,783 95 | 153,465 78 |
| 25 | Montreal Terminal | 7,798 27 | 1,922 80 | 1,834 93 | 11,556 00 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 1,441 80 | ..... | ..... | 1,441 80 |
| 27 | Niagara Falls Park & River | 14,935 79 | 1,620 23 | 1,022 61 | 17,578 63 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 17,309 35 | 2,474 45 | 1,880 02 | 21,663 82 |
| 29 | Nipissing Centre | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 30 | Oshawa | 3,854 43 | 205 54 | 208 07 | 4,268 04 |
| 31 | Ottawa | 19,017 48 | 7,998 05 | 2,568 59 | 29,584 12 |
| 32 | Peterborough | 1,633 34 | 251 36 | 6 60 | 1,891 30 |
| 33 | Pictou County | 1,412 41 | 96 43 | ..... | 1,508 84 |
| 34 | Port Arthur | 7,218 31 | 1,557 33 | 686 93 | 9,462 57 |
| 35 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadel) | 9,580 79 | 2,876 90 | 332 50 | 12,790 19 |
| 36 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Montmorency) | 12,136 41 | 2,272 83 | 1,050 23 | 15,459 47 |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amhertsburg | 10,536 41 | 3,082 60 | 152 74 | 13,771 75 |
| 38 | Sarnia | 2,536 10 | 11 22 | ..... | 2,547 32 |
| 39 | Sherbrooke Street | 3,443 27 | 560 00 | 900 00 | 4,903 27 |
| 40 | St. John | 13,637 33 | 2,261 59 | 568 87 | 16,467 79 |
| 41 | St. Stephen | 3,415 88 | 164 50 | 951 63 | 4,532 01 |
| 42 | St. Thomas | 2,179 14 | 427 90 | ..... | 2,607 04 |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 5,195 54 | 1,557 33 | 106 44 | 6,859 31 |
| 44 | Toronto Street | 53,185 34 | 20,525 64 | 13,810 35 | 87,521 33 |
| 45 | Toronto Suburban | 2,753 68 | 384 27 | 186 45 | 3,324 40 |
| 46 | Toronto, York & Radial | 16,448 90 | 2,766 83 | 1,212 26 | 20,427 99 |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | 7,413 04 | 2,084 26 | 335 02 | 9,832 32 |
| 48 | Winnipeg | 31,444 43 | 7,219 68 | 1,138 57 | 39,802 68 |
| 49 | Yarmouth | 693 60 | ..... | ..... | 693 60 |
| | Total | 590,363 28 | 152,874 47 | 54,657 28 | 797,895 03 |

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | ENTRETIEN—MATÉRIEL. | | | | |
| Entretien de matériel à vapeur. | Entretien de matériel électrique. | Entretien de voitures. | Entretien du matériel électrique des voitures. | Entretien du matériel divers. | Dépenses diverses des ateliers. | Total du matériel. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| 745 44 | 182 11 | 2,899 82 | ..... | ..... | ..... | 3,827 37 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| ..... | 906 88 | 2,276 99 | 1,877 66 | ..... | ..... | 5,061 53 | 3 |
| 1,322 83 | 9,733 02 | 89,664 99 | 38,466 59 | 75 79 | 4,187 30 | 143,450 52 | 4 |
| ..... | ..... | 4,657 35 | 2,592 44 | 121 73 | 1,560 04 | 8,931 56 | 5 |
| ..... | 646 81 | 2,738 22 | 1,451 01 | 232 78 | 126 70 | 5,195 52 | 6 |
| ..... | 1,267 36 | 2,546 64 | 2,619 88 | 339 65 | ..... | 6,773 53 | 7 |
| 171 49 | 26 74 | 1,868 97 | 774 75 | ..... | ..... | 2,841 95 | 8 |
| 666 23 | 31 27 | 4,095 00 | ..... | ..... | ..... | 4,792 50 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| ..... | ..... | 4,453 43 | ..... | 843 59 | ..... | 5,297 02 | 10 |
| ..... | 30 48 | 4,275 80 | ..... | ..... | ..... | 4,306 28 | 11 |
| 2,059 27 | 577 66 | 8,191 45 | 6,391 26 | 654 49 | 185 26 | 18,059 39 | 12 |
| ..... | ..... | 740 96 | 488 53 | ..... | ..... | 1,229 49 | 13 |
| ..... | 326 22 | 5,582 45 | 3,307 86 | ..... | ..... | 9,216 53 | 14 |
| ..... | ..... | 6,507 36 | 4,506 67 | ..... | ..... | 11,014 03 | 15 |
| ..... | ..... | 14,601 28 | 14,293 70 | ..... | ..... | 28,894 98 | 16 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,103 42 | 17 |
| ..... | ..... | 3,020 29 | 1,003 18 | 66 67 | 399 37 | 4,489 51 | 18 |
| ..... | 278 16 | ..... | 1,313 56 | ..... | ..... | 1,591 72 | 19 |
| ..... | 248 87 | 2,615 52 | 2,790 56 | 691 06 | 666 55 | 7,012 56 | 20 |
| 1,812 42 | 404 33 | 9,082 15 | 8,631 61 | 430 26 | 2,699 79 | 23,060 56 | 21 |
| 507 01 | 255 42 | 4,032 76 | 1,316 37 | 38 77 | 13 06 | 6,163 39 | 22 |
| ..... | ..... | 14,568 95 | 10,341 77 | 931 78 | ..... | 25,842 50 | 23 |
| 9,326 62 | 6,943 74 | 186,835 24 | 129,508 71 | 9,421 73 | 11,335 09 | 353,371 13 | 24 |
| 741 36 | ..... | 7,387 75 | 6,160 47 | 293 55 | 10,000 00 | 24,583 13 | 25 |
| ..... | ..... | 679 65 | 452 19 | ..... | ..... | 1,131 84 | 26 |
| ..... | 1,010 86 | 5,670 95 | 2,810 15 | 605 21 | ..... | 10,097 17 | 27 |
| 415 77 | ..... | 8,853 79 | 9,975 21 | 1,032 27 | 1,074 25 | 21,351 29 | 28 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29 |
| ..... | 3,286 29 | 1,888 52 | 2,104 27 | 242 21 | ..... | 7,521 29 | 30 |
| ..... | 7,001 01 | 34,842 39 | 28,431 64 | ..... | 2,914 10 | 73,189 14 | 31 |
| ..... | ..... | 1,820 90 | 1,310 24 | ..... | ..... | 3,131 14 | 32 |
| 374 97 | ..... | 359 70 | 903 12 | 97 86 | ..... | 1,735 65 | 33 |
| ..... | ..... | 9,995 48 | 5,596 79 | ..... | 300 15 | 15,892 42 | 34 |
| ..... | ..... | 12,003 51 | 5,861 97 | 391 45 | 1,195 78 | 19,452 71 | 35 |
| ..... | 206 82 | 5,465 33 | 2,803 21 | 123 15 | 822 10 | 9,420 61 | 36 |
| ..... | 1,988 52 | 4,352 70 | 5,066 15 | 3 25 | ..... | 11,410 62 | 37 |
| ..... | ..... | ..... | 2,400 62 | ..... | 1,490 44 | 3,891 06 | 38 |
| 310 00 | 521 00 | 4,158 42 | ..... | 650 00 | 430 67 | 6,070 09 | 39 |
| 917 42 | 26 06 | 9,330 34 | 14,064 56 | 801 02 | 1,071 16 | 26,210 56 | 40 |
| 189 88 | 270 19 | 859 73 | 975 90 | 61 32 | 224 60 | 2,581 62 | 41 |
| ..... | 157 63 | ..... | 2,816 28 | ..... | ..... | 2,973 91 | 42 |
| ..... | 141 83 | 7,801 71 | 1,891 93 | 127 86 | 106 99 | 10,070 32 | 43 |
| 18,745 22 | 4,195 06 | 132,953 76 | 101,089 08 | 28,323 82 | 157,838 44 | 443,145 38 | 44 |
| ..... | ..... | 840 26 | 689 15 | 332 69 | 275 07 | 2,137 17 | 45 |
| ..... | 1,593 71 | 13,796 55 | 13,537 50 | 2,588 61 | 342 30 | 31,858 67 | 46 |
| ..... | 1,977 53 | 3,259 68 | 8,131 45 | 1,009 14 | ..... | 14,377 80 | 47 |
| ..... | ..... | 49,799 64 | 32,553 84 | 8,283 92 | 3,332 37 | 93,969 77 | 48 |
| ..... | 912 52 | 900 00 | ..... | ..... | ..... | 1,812 52 | 49 |
| 38,305 93 | 45,148 10 | 692,276 38 | 481,301 83 | 58,815 63 | 202,591 58 | 1,532,542 87 | |

## CHEMINS DE FER

### Tableau 5.—Sommaire des frais d'exploitation

| Numéro. | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Transports—Mise en activité | | | |
| | | Salaires, matériel de force motrice. | Combustible pour force motrice. | Eau pour force motrice. | Huile et chiffons pour force motrice. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | | | | |
| 2 | Berlin & Bridgeport | | | | |
| 3 | Brantford & Hamilton | 3,227 91 | | | |
| 4 | British Columbia | 14,439 10 | 6,181 74 | 11,624 82 | 192 32 |
| 5 | Calgary Municipal | | | | |
| 6 | Cap-Breton | | | | |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 2,376 39 | 9,535 34 | | |
| 8 | Cornwall | 1,087 82 | 603 12 | 120 00 | |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 3,307 63 | 12,634 51 | | 930 95 |
| | Ligne affermée—Preston à Berlin | | | | |
| 10 | Grand Valley | 4,269 96 | 10,527 14 | | 372 02 |
| 11 | Guelph Radial | 1,653 57 | 3,270 98 | | 274 31 |
| 12 | Halifax | 3,123 40 | 12,050 40 | 614 79 | 489 19 |
| 13 | Hamilton & Dundas | | | | |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 2,835 79 | | | |
| 15 | Hamilton Radial | | | | |
| 16 | Hamilton Street | | | | |
| 17 | Hull | | | | |
| 18 | International Transit Co | | | | |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | | | | |
| 20 | Levis County | 775 43 | | | |
| 21 | London | 7,959 71 | 20,180 27 | 128 00 | 562 09 |
| 22 | London & Lake Erie Ry. & Transportation Co. | 6,269 99 | 13,453 05 | | 339 59 |
| 23 | Montreal Park & Island | | | | |
| 24 | Montreal Street | 51,113 32 | 77,534 78 | 1,083 11 | 2,042 84 |
| 25 | Montreal Terminal | 5,045 73 | 5,205 62 | | 365 34 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 2,204 28 | 9,222 73 | | |
| 27 | Niagara Falls, Park & River | 4,831 84 | | | 40 31 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 3,999 66 | | | |
| 29 | Nipissing Central | 280 00 | | | |
| 30 | Oshawa | 2,182 83 | 6,311 00 | | 82 38 |
| 31 | Ottawa | 8,135 40 | | 3,693 97 | |
| 32 | Peterborough Radial | | | 1,500 00 | |
| 33 | Pictou County | 2,924 58 | 4,332 69 | 80 00 | 237 03 |
| 34 | Port Arthur | | | | |
| 35 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadel) | | | | |
| 36 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Montmorency) | 1,097 54 | | | |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 6,078 33 | 10,806 23 | 780 00 | 502 99 |
| 38 | Sarnia | | | | |
| 39 | Sherbrooke Street * | 1,314 00 | | | 55 00 |
| 40 | Saint-Jean | 3,885 00 | 14,594 82 | 830 00 | |
| 41 | Saint-Stephen | 952 50 | 4,591 80 | 442 95 | 217 84 |
| 42 | Saint-Thomas | | | | |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 2,845 15 | 7,372 48 | 242 70 | 442 85 |
| 44 | Toronto Street | 15,950 50 | 5,370 10 | 257 99 | 528 16 |
| 45 | Toronto Suburban | | | | |
| 46 | Toronto & York Radial | 10,966 88 | 25,416 84 | | 2,696 18 |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | 3,255 45 | 7,447 53 | | |
| 48 | Winnipeg | | | | |
| 49 | Yarmouth | | 4,767 19 | | 167 54 |
| | Total | 178,389 69 | 271,410 36 | 21,398 33 | 10,538 93 |

* Chiffres de 1909.

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910.—*Suite.*

| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DU MATÉRIEL DE FORCE MOTRICE. | | | TRANSPORT—SERVICE DES VOITURES. | | | | | |
| Fournitures et dépenses diverses de force motrice. | Louage de force motrice. | Total mis en activité de force motrice. | Surintendance des transports. | Salaires des conducteurs. | Salaires des mécaniciens. | Salaires de divers employés au service des voitures. | Salaires des employés de garage. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 6,955 19 | 6,955 19 | 1,100 00 | 2,551 19 | 2,551 19 | ..... | 710 00 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 934 72 | 934 72 | ..... | ..... | 2 |
| ..... | 13,219 91 | 16,447 82 | 1,898 69 | 2,947 68 | 2,947 69 | 2,142 76 | 1,780 89 | 3 |
| 1,618 17 | 178,073 16 | 212,129 31 | 15,160 50 | 215,008 72 | 215,008 72 | 33,365 55 | 27,213 53 | 4 |
| ..... | 31,881 20 | 31,881 20 | 564 00 | 15,402 58 | 15,367 60 | 367 85 | ..... | 5 |
| ..... | 12,552 87 | 12,552 87 | 1,062 50 | 7,859 30 | 7,859 31 | ..... | 1,351 42 | 6 |
| 743 36 | ..... | 12,655 09 | 582 80 | 4,429 73 | 4,429 74 | ..... | ..... | 7 |
| ..... | ..... | 1,810 94 | ..... | 4,689 24 | 4,689 24 | ..... | ..... | 8 |
| ..... | ..... | 16,873 09 | 1,500 00 | 6,595 77 | 6,525 73 | 2,222 24 | 3,216 73 | 9 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| ..... | 9,123 19 | 24,292 31 | 1,780 00 | 9,644 19 | 9,644 19 | ..... | 5,530 01 | 10 |
| ..... | ..... | 5,198 86 | ..... | 3,808 83 | 3,808 84 | ..... | ..... | 11 |
| 1,092 97 | ..... | 17,370 75 | 1,400 00 | 21,258 69 | 21,258 69 | 3,007 87 | 1,817 75 | 12 |
| ..... | 4,470 03 | 4,470 03 | 810 63 | 3,022 27 | 3,022 26 | 352 40 | 259 66 | 13 |
| ..... | 11,067 05 | 13,902 84 | 1,699 64 | 4,675 04 | 4,675 03 | 6,117 30 | 921 22 | 14 |
| ..... | 16,824 70 | 16,824 70 | 2,809 16 | 9,026 71 | 9,026 70 | 2,211 09 | 1,701 52 | 15 |
| ..... | 41,527 37 | 41,527 37 | 6,462 31 | 37,964 27 | 37,964 27 | ..... | 3,844 55 | 16 |
| ..... | 9,057 24 | 9,057 24 | ..... | 14,621 22 | 14,621 21 | ..... | ..... | 17 |
| ..... | 7,000 01 | 7,000 01 | 300 00 | 5,874 36 | 5,925 66 | 1,536 97 | 1,096 61 | 18 |
| ..... | 4,167 05 | 4,167 05 | ..... | 3,702 75 | 3,772 68 | ..... | 2,655 17 | 19 |
| ..... | 9,000 00 | 9,775 43 | ..... | 7,573 34 | 7,685 11 | 968 25 | 1,280 02 | 20 |
| 912 35 | ..... | 29,742 42 | 2,428 65 | 29,257 88 | 29,771 81 | 1,145 20 | 1,777 44 | 21 |
| 595 34 | ..... | 20,657 97 | 612 07 | 5,456 35 | 5,456 65 | 3,739 53 | 1,672 75 | 22 |
| ..... | 51,818 90 | 51,818 90 | 3,783 93 | 21,288 71 | 20,537 10 | 6,587 46 | 3,186 08 | 23 |
| 2,985 16 | 233,400 41 | 368,159 62 | 37,339 23 | 417,211 50 | 411,051 68 | 21,798 99 | 45,944 45 | 24 |
| 73 37 | 1,500 00 | 12,190 06 | 1,970 00 | 14,069 50 | 14,173 75 | 3,192 75 | 3,027 55 | 25 |
| 759 91 | ..... | 12,186 92 | 719 56 | 1,703 96 | 1,703 97 | 534 30 | ..... | 26 |
| 690 02 | ..... | 5,562 17 | 1,748 07 | 8,882 74 | 8,751 88 | 824 58 | 2,230 35 | 27 |
| 220 87 | 12,858 80 | 17,079 33 | 6,599 20 | 21,127 85 | 21,127 86 | 13,296 07 | 2,440 54 | 28 |
| ..... | 1,250 00 | 1,530 00 | ..... | 479 69 | 548 03 | ..... | 673 66 | 29 |
| 250 00 | 2,405 34 | 11,231 55 | 1,650 05 | 2,019 00 | 2,767 00 | 1,033 41 | 300 00 | 30 |
| 1,603 34 | 15,000 00 | 28,432 71 | 11,412 86 | 92,958 18 | 92,958 17 | 21,174 52 | 8,607 06 | 31 |
| ..... | ..... | 1,500 00 | 780 00 | 5,558 98 | 5,558 98 | 354 25 | 354 25 | 32 |
| 55 00 | ..... | 7,629 30 | ..... | 3,730 52 | 2,652 37 | 820 90 | 1,999 79 | 33 |
| ..... | 13,493 26 | 13,493 26 | 1,991 30 | 12,839 11 | 12,639 24 | 915 38 | ..... | 34 |
| ..... | 20,343 30 | 20,343 30 | 10,272 74 | 42,330 10 | 42,330 10 | 1,847 50 | 6,828 87 | 35 |
| 25 10 | 4,091 25 | 5,213 89 | 1,665 31 | 10,728 95 | 7,826 80 | 16,984 15 | 1,009 87 | 36 |
| 215,49 | 8,232 85 | 26,615 89 | 912 35 | 17,995 43 | 17,995 43 | 408 33 | 2,864 74 | 37 |
| ..... | 5,577 81 | 5,577 81 | ..... | 3,998 22 | 3,998 21 | ..... | ..... | 38 |
| 40 00 | ..... | 1,409 00 | 500 00 | 3,800 00 | 3,800 00 | 200 00 | 1,880 00 | 39 |
| 292 76 | ..... | 19,602 58 | 3,120 00 | 27,218 08 | 27,218 08 | ..... | 5,602 62 | 40 |
| ..... | ..... | 6,205 09 | 355 00 | 2,763 90 | 2,759 70 | ..... | 1,941 95 | 41 |
| ..... | 4,448 23 | 4,448 23 | ..... | 5,704 52 | 5,704 53 | ..... | 2,484 55 | 42 |
| 519 56 | 3,329 80 | 14,752 54 | 998 50 | 5,287 76 | 5,287 76 | ..... | 990 98 | 43 |
| 4,239 54 | 293,331 06 | 319,677 35 | 40,036 78 | 407,934 77 | 376,257 92 | ..... | 208,012 17 | 44 |
| ..... | 4,560 00 | 4,560 00 | ..... | 4,921 62 | 5,094 09 | ..... | 2,513 17 | 45 |
| 335 63 | 11,909 90 | 51,325 43 | 4,147 50 | 16,873 53 | 16,873 53 | ..... | 9,596 18 | 46 |
| 648 40 | ..... | 11,351 38 | 1,325 17 | 3,946 56 | 3,946 57 | ..... | ..... | 47 |
| ..... | 44,803 84 | 44,803 84 | 21,069 10 | 175,318 45 | 163,669 65 | 5,800 75 | 24,680 66 | 48 |
| ..... | ..... | 4,934 73 | ..... | 2,917 24 | 2,917 24 | ..... | ..... | 49 |
| 17,916 34 | 1,087,273 72 | 1,586,927 37 | 192,567 60 | 1,749,916 70 | 1,697,096 68 | 152,950 35 | 393,998 76 | |

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 26 | 27 | 28 | 29 |
|---|---|---|---|---|
| | | TRANSPORTS— | | |
| | NOM DU CHEMIN DE FER. | Fournitures —Service des voitures. | Fournitures diverses— Service des voitures. | Louage du matériel. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | | | |
| 2 | Berlin & Bridgeport | | | |
| 3 | Brantford & Hamilton | 1,238 21 | 1,406 90 | 923 69 |
| 4 | British Columbia | 9,184 88 | 45,105 14 | 5,860 91 |
| 5 | Calgary Municipal | 803 22 | 275 29 | |
| 6 | Cape Breton | 899 98 | | 48 13 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | | 2,447 95 | 3,100 00 |
| 8 | Cornwall | | 716 91 | |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler—Ligne affermée, Preston à Berlin | | 4,013 82 | |
| 10 | Grand Valley | | | |
| 11 | Guelph Radial | | | |
| 12 | Halifax | 1,774 31 | 416 21 | |
| 13 | Hamilton & Dundas | 500 63 | 1,101 38 | 3,144 41 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 1,365 37 | 2,258 95 | 2,318 08 |
| 15 | Hamilton Radial | 1,675 08 | 2,971 11 | 6,342 35 |
| 16 | Hamilton Street | 2,791 32 | 5,734 72 | 1,247 79 |
| 17 | Hull | 1,166 80 | 501 89 | |
| 18 | International Transit Co | 140 06 | 216 46 | |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | | | |
| 20 | Levis County | 350 08 | 443 28 | 3,199 20 |
| 21 | London | 1,426 69 | 2,477 74 | |
| 22 | London and Lake Erie Railway & Transportation Co | 1,943 38 | 1,289 15 | |
| 23 | Montreal Park & Island | | | 3,439 99 |
| 24 | Montreal Street | 35,605 78 | 49,992 50 | |
| 25 | Montreal Terminal | | | |
| 26 | Montreal & Southern Counties | | 3,495 58 | |
| 27 | Niagara Falls Park & River | 30 67 | 3,177 30 | |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | | 4,993 23 | 9,549 40 |
| 29 | Nipissing Central | | | |
| 30 | Oshawa | | 7,606 39 | 2,962 61 |
| 31 | Ottawa | | | |
| 32 | Peterborough Radial | 321 99 | 544 21 | |
| 33 | Pictou County | | 94 09 | |
| 34 | Port Arthur | | 822 15 | |
| 35 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Citadel) | | 11,056 56 | |
| 36 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Montmorency) | 2,508 01 | 2,366 56 | |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 1,522 87 | 116 72 | |
| 38 | Sarnia | | | |
| 39 | Sherbrooke Street | | | |
| 40 | St. John | | 2,066 91 | |
| 41 | St. Stephen | 18 12 | | |
| 42 | St. Thomas | | | |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 1,853 93 | | |
| 44 | Toronto Street | | | |
| 45 | Toronto Suburban | 383 51 | | |
| 46 | Toronto & York Radial | 3,681 92 | 14,383 72 | |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | | 11,332 07 | |
| 48 | Winnipeg | 27,299 35 | | |
| 49 | Yarmouth | | 102 05 | |
| | Total | 98,486 16 | 183,526 94 | 42,136 56 |

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SERVICE DES VOITURES.—*Suite.* | | | EN GÉNÉRAL. | | | | | |
| Nettoyage et sablage des voies. | Enlèvement des neiges et glaces. | Total, service des voitures. | Appointements des hauts fonctionnaires. | Appointements des commis. | Impressions et papeterie. | Dépenses diverses de bureau. | Dépenses de magasin. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | 202 25 | 7,114 63 | ..... | 300 00 | ..... | 218 61 | 290 98 | 1 |
| ..... | 59 05 | 1,928 49 | 115 00 | 662 31 | 35 00 | ..... | ..... | 2 |
| ..... | 1,091 49 | 16,378 00 | 1,347 00 | 4,726 06 | 374 35 | ..... | ..... | 3 |
| 5,113 18 | 1,030 99 | 572,052 12 | 24,133 10 | 42,308 69 | 5,875 73 | 5,000 83 | 5,639 31 | 4 |
| 440 87 | 156 25 | 33,377 66 | 3,632 50 | 548 45 | 670 01 | 333 68 | ..... | 5 |
| 136 41 | 537 55 | 19,754 60 | 3,961 94 | 2,107 39 | 472 05 | 144 93 | 187 99 | 6 |
| ..... | ..... | 14,990 22 | ..... | ..... | 477 40 | ..... | 49 10 | 7 |
| 365 40 | ..... | 10,460 79 | 1,084 72 | ..... | 142 60 | 455 58 | ..... | 8 |
| ..... | 1,549 78 | 25,624 07 | 2,518 16 | 6,754 00 | 450 00 | 1,009 54 | ..... | 9 |
| ..... | 1,226 61 | 27,825 00 | 4,120 34 | ..... | 994 34 | ..... | ..... | 10 |
| ..... | ..... | 7,617 67 | 1,000 00 | 429 00 | 241 36 | 88 81 | ..... | 11 |
| 412 61 | 2,713 11 | 54,059 24 | 2,400 00 | 1,218 00 | 533 00 | 416 10 | 371 20 | 12 |
| ..... | 652 47 | 12,866 11 | 796 50 | 2,523 12 | 126 20 | ..... | ..... | 13 |
| ..... | 803 63 | 24,834 26 | 1,593 00 | 5,074 71 | 500 30 | ..... | ..... | 14 |
| ..... | 1,349 45 | 37,113 17 | 2,052 00 | 5,882 08 | 544 95 | ..... | ..... | 15 |
| ..... | 3,242 86 | 99,252 09 | 5,777 53 | 12,453 40 | 1,070 85 | ..... | ..... | 16 |
| ..... | 2,660 47 | 33,571 59 | 1,220 00 | 1,898 07 | 276 71 | 686 06 | ..... | 17 |
| ..... | 127 61 | 15,217 73 | 1,196 19 | 1,265 98 | 179 59 | ..... | ..... | 18 |
| ..... | 361 28 | 10,491 88 | 1,861 00 | ..... | 354 78 | 584 96 | ..... | 19 |
| 424 71 | 3,813 04 | 25,737 03 | 2,143 46 | 1,260 00 | 363 94 | 30 38 | ..... | 20 |
| 421 28 | 2,725 70 | 71,432 39 | 4,599 84 | 1,355 23 | 185 15 | 393 10 | 665 00 | 21 |
| ..... | 550 88 | 20,720 76 | 3,360 00 | 1,296 75 | 622 68 | 491 07 | ..... | 22 |
| 1,554 84 | 7,842 14 | 68,220 25 | 16,258 06 | 2,126 75 | 283 72 | ..... | ..... | 23 |
| 28,034 80 | 141,175 11 | 1,188,154 04 | 43,149 98 | 31,423 98 | 5,971 74 | 2,907 15 | 12,041 30 | 24 |
| 2,040 72 | 7,866 09 | 46,340 36 | 100 00 | 961 28 | 188 27 | ..... | ..... | 25 |
| ..... | ..... | 8,157 37 | 600 00 | 728 58 | 487 46 | ..... | ..... | 26 |
| 499 00 | 558 59 | 26,703 18 | 1,038 59 | 1,095 03 | 129 68 | 233 96 | 218 62 | 27 |
| 619 86 | 2,806 99 | 82,561 00 | 8,908 82 | 6,039 01 | 1,593 49 | 1,172 68 | 979 48 | 28 |
| ..... | ..... | 1,701 38 | 300 00 | 173 33 | 15 00 | 10 50 | ..... | 29 |
| ..... | ..... | 18,338 46 | 2,700 00 | 300 00 | 177 43 | ..... | ..... | 30 |
| ..... | 8,220 20 | 235,330 99 | 17,694 33 | ..... | 919 89 | 442 70 | 500 00 | 31 |
| ..... | 173 28 | 13,645 94 | 1,585 00 | 1,090 80 | ..... | 501 02 | ..... | 32 |
| ..... | 1,278 60 | 10,576 27 | 1,800 00 | 472 57 | ..... | 398 28 | ..... | 33 |
| ..... | 423 61 | 29,630 79 | ..... | 2,121 25 | 463 00 | 343 58 | ..... | 34 |
| 2,663 80 | 16,223 06 | 133,552 73 | 3,668 39 | 3,165 33 | 598 37 | 7,284 55 | 645 00 | 35 |
| ..... | 2,896 21 | 45,985 86 | 2,945 68 | 4,297 04 | 1,781 82 | 873 45 | ..... | 36 |
| ..... | 545 67 | 42,361 54 | 2,700 00 | 1,246 00 | 152 57 | 81 15 | ..... | 37 |
| ..... | ..... | 7,996 43 | 2,232 00 | 505 00 | 399 10 | 240 29 | ..... | 38 |
| 350 00 | 1,650 00 | 12,180 00 | 1,500 00 | 444 00 | 101 30 | 30 00 | 517 10 | 39 |
| ..... | 8,766 17 | 73,991 86 | 1,861 71 | 1,218 35 | 233 10 | ..... | 524 07 | 40 |
| ..... | 356 31 | 8,194 98 | 1,845 00 | 193 00 | ..... | 204 45 | ..... | 41 |
| ..... | ..... | 13,893 60 | 960 00 | 420 00 | 290 30 | 12 00 | ..... | 42 |
| 116 12 | 362 72 | 14,897 77 | 2,205 34 | 1,346 00 | 181 14 | 306 21 | 183 86 | 43 |
| 3,536 74 | 7,375 88 | 1,043,154 26 | 34,005 92 | 42,406 99 | 4,021 12 | 12,365 34 | 8,867 00 | 44 |
| 626 46 | 131 56 | 13,673 41 | 1,500 00 | 1,355 50 | 552 75 | 417 62 | ..... | 45 |
| 8,088 73 | 5,374 92 | 79,020 03 | 10,658 04 | ..... | 401 20 | 2,079 96 | 440 02 | 46 |
| ..... | ..... | 20,550 37 | 3,796 56 | 1,272 60 | 200 90 | 1,275 36 | 343 18 | 47 |
| 9,754 77 | ..... | 427,592 73 | 3,650 00 | 5,747 35 | ..... | 3,302 21 | 1,377 89 | 48 |
| ..... | ..... | 5,936 53 | ..... | 500 00 | ..... | ..... | ..... | 49 |
| 65,200 30 | 238,881 58 | 4,814,761 63 | 236,575 70 | 202,712 98 | 33,634 34 | 44,336 11 | 33,841 10 | |

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

| Numéro. | 38 | 39 | 40 | 41 |
|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | Dépenses | | |
| | | Dépenses d'écurie | Publicité et attractions. | Dépenses diverses générales. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Berlin & Waterloo | ..... | ..... | 1,668 32 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | ..... | ..... | 438 71 |
| 3 | Brantford & Hamilton | 1,403 82 | 333 82 | 1,930 19 |
| 4 | British Columbia | 1,583 96 | 7,756 32 | 9,241 99 |
| 5 | Calgary Municipal | ..... | 69 75 | 437 93 |
| 6 | Cape Breton | 175 68 | 3 25 | 1,778 17 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | ..... | ..... | 4,432 52 |
| 8 | Cornwall | ..... | 1,157 65 | ..... |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler—Ligne affermée, Preston à Berlin | ..... | ..... | 1,312 07 |
| 10 | Grand Valley | ..... | ..... | ..... |
| 11 | Guelph Radial | ..... | 1,233 60 | 415 97 |
| 12 | Halifax | 972 88 | 633 40 | 941 80 |
| 13 | Hamilton & Dundas | 14 04 | 265 92 | 842 81 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 509 55 | 248 91 | 1,536 48 |
| 15 | Hamilton Radial | 213 95 | 267 39 | 2,153 91 |
| 16 | Hamilton Street | 6 77 | 1,787 27 | 3,879 88 |
| 17 | Hull | 1,428 64 | 146 53 | 896 33 |
| 18 | International Transit Co | ..... | 6 00 | 1,081 28 |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | ..... | 2,527 09 | 5,392 43 |
| 20 | Levis County | 614 96 | 94 95 | 246 73 |
| 21 | London | 322 10 | ..... | 1,919 79 |
| 22 | London & Lake Erie Railway & Transportation Co | ..... | 684 95 | 652 38 |
| 23 | Montreal Park and Island | ..... | 1,778 28 | 2,219 57 |
| 24 | Montreal Street | 7,690 21 | 611 46 | 38,396 93 |
| 25 | Montreal Terminal | ..... | 489 37 | 1,444 15 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | ..... | ..... | ..... |
| 27 | Niagara Falls Park & River | 127 51 | 3,231 62 | 824 87 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | ..... | 2,239 01 | 1,551 26 |
| 29 | Nipissing Central | ..... | ..... | ..... |
| 30 | Oshawa | 586 57 | ..... | 1,264 46 |
| 31 | Ottawa | ..... | 12,699 60 | 4,839 33 |
| 32 | Peterborough Radial | ..... | 1,297 34 | 143 60 |
| 33 | Pictou County | 308 11 | ..... | 1,150 33 |
| 34 | Port Arthur | ..... | ..... | 660 64 |
| 35 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Citadel) | 784 29 | 306 52 | ..... |
| 36 | Quebec Railway, Light & Power Co. (Montmorency) | ..... | 1,402 55 | 14,704 14 |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | ..... | 832 72 | 2,701 08 |
| 38 | Sarnia | 1,349 97 | 172 18 | 5,351 19 |
| 39 | Sherbrooke Street | 91 12 | 210 00 | 3,547 84 |
| 40 | St. John | 452 17 | 916 34 | 1,647 61 |
| 41 | St. Stephen | ..... | ..... | 173 95 |
| 42 | St. Thomas | ..... | 19 05 | ..... |
| 43 | Sydney & Glace Bay | ..... | 25 99 | 430 51 |
| 44 | Toronto Street | 5,996 77 | 105 20 | ..... |
| 45 | Toronto Suburban | ..... | ..... | 371 13 |
| 46 | Toronto, York & Radial | 6,184 37 | 1,882 71 | ..... |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | ..... | 1,651 21 | ..... |
| 48 | Winnipeg | ..... | ..... | 10,644 70 |
| 49 | Yarmouth | ..... | 323 09 | 485 34 |
| | Total | 30,817 44 | 47,411 04 | 133,752 32 |

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1910—*Suite.*

| 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GÉNÉRALES—*Suite.* | | | | | | | | |
| Dommages. | Frais de justice se rattachant aux dommages. | Frais divers de justice. | Loyer de terrains et bâtiments. | Loyer de voies et gares terminales. | Assurance | Total général. | Total des frais d'exploitation. | Numéro. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | |
| ..... | ..... | 210 00 | 467 14 | 321 63 | 1,592 99 | 5,069 67 | 24,313 98 | 1 |
| ..... | ..... | ..... | 100 00 | 1,711 07 | 110 50 | 3,172 59 | 5,273 97 | 2 |
| 2,201 65 | ..... | 1,028 70 | 320 00 | 5,585 69 | 576 42 | 19,827 70 | 67,913 41 | 3 |
| 24,323 22 | ..... | 5,962 09 | ..... | 29,339 69 | 12,827 16 | 173,992 09 | 1,210,855 59 | 4 |
| 575 04 | ..... | ..... | 306 25 | ..... | 1,485 00 | 8,058 61 | 87,263 36 | 5 |
| 690 51 | ..... | 731 13 | 386 64 | ..... | 1,513 54 | 12,153 22 | 54,771 70 | 6 |
| 307 57 | ..... | ..... | ..... | 107 61 | 642 56 | 6,016 76 | 46,439 42 | 7 |
| 8 77 | ..... | 334 86 | ..... | ..... | 962 75 | 4,146 93 | 20,700 62 | 8 |
| 173 15 | ..... | 142 90 | 100 35 | 688 30 | 3,725 00 | 16,873 47 | 75,891 66 | 9 |
| 731 15 | ..... | 331 62 | 1,208 32 | 881 57 | 980 37 | 9,247 71 | 70,012 26 | 10 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 372 94 | 452 56 | 4,234 24 | 22,626 81 | 11 |
| 2,078 30 | 424 50 | 464 10 | ..... | ..... | 2,404 63 | 12,857 91 | 116,275 59 | 12 |
| 2,452 68 | ..... | 565 93 | ..... | 3,603 23 | 118 00 | 11,308 43 | 34,442 53 | 13 |
| 4,159 67 | ..... | 1,968 92 | 280 00 | 6,361 96 | 666 23 | 22,899 73 | 82,422 68 | 14 |
| 3,076 32 | ..... | 2,133 31 | ..... | 8,945 49 | 1,121 87 | 26,391 27 | 101,756 92 | 15 |
| 13,665 88 | 5,372 81 | ..... | 3,451 26 | ..... | 2,270 67 | 49,736 32 | 230,914 70 | 16 |
| 3,078 33 | ..... | ..... | ..... | 4,938 60 | 1,606 68 | 16,175 95 | 84,870 27 | 17 |
| ..... | ..... | 413 59 | 1 00 | ..... | 722 92 | 4,866 55 | 34,301 97 | 18 |
| 1,464 65 | ..... | ..... | ..... | ..... | 570 80 | 12,755 71 | 31,508 17 | 19 |
| 444 65 | 62 91 | ..... | 97 11 | 1,200 00 | 2,986 18 | 9,545 27 | 56,150 85 | 20 |
| 9,830 23 | ..... | 487 86 | 18 50 | ..... | 2,256 00 | 22,032 80 | 168,540 12 | 21 |
| 521 78 | ..... | ..... | ..... | 1,200 00 | 2,145 13 | 10,974 74 | 69,311 88 | 22 |
| 7,924 41 | ..... | 1,409 47 | ..... | ..... | 983 72 | 32,983 98 | 221,603 85 | 23 |
| 93,576 62 | ..... | 21,015 10 | 10,459 84 | ..... | 7,512 85 | 274,757 16 | 2,337,907 73 | 24 |
| 5,030 68 | ..... | 1,342 83 | 1,887 41 | ..... | 705 70 | 12,149 69 | 106,819 24 | 25 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | 14,497 15 | 668 19 | 16,981 38 | 39,899 31 | 26 |
| 1,955 63 | 704 09 | 299 38 | 167 50 | 10,000 00 | 2,875 00 | 22,901 48 | 82,842 63 | 27 |
| 3,757 67 | ..... | 895 77 | ..... | 1,022 84 | 3,051 14 | 31,211 17 | 173,866 61 | 28 |
| ..... | ..... | 166 66 | ..... | ..... | 75 00 | 740 49 | 3,971 87 | 29 |
| 75 00 | ..... | ..... | ..... | 863 28 | 1,911 46 | 7,878 20 | 49,237 54 | 30 |
| 54,031 11 | ..... | 87 80 | ..... | ..... | 8,779 24 | 99,994 00 | 466,530 96 | 31 |
| ..... | ..... | 305 66 | ..... | ..... | 1,180 90 | 6,104 32 | 26,272 70 | 32 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 441 82 | 4,571 11 | 26,021 17 | 33 |
| 31 75 | ..... | 692 88 | 81 00 | ..... | 1,500 00 | 5,894 10 | 74,373 14 | 34 |
| 1,214 00 | ..... | 108 30 | ..... | ..... | 4,766 09 | 22,540 84 | 208,679 77 | 35 |
| 289 24 | ..... | 316 28 | 290 00 | ..... | 3,107 79 | 30,007 99 | 106,087 82 | 36 |
| 859 18 | ..... | 1,104 75 | 180 00 | ..... | 900 00 | 10,757 45 | 104,917 25 | 37 |
| 163 40 | 76 49 | ..... | ..... | ..... | 1,175 00 | 11,664 62 | 31,677 24 | 38 |
| 1,200 00 | 80 00 | 25 00 | 5 00 | ..... | 280 00 | 8,031 36 | 32,593 72 | 39 |
| 8,517 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,456 64 | 17,826 99 | 154,099 78 | 40 |
| 73 00 | 500 00 | 500 00 | ..... | ..... | 988 59 | 4,477 99 | 25,991 69 | 41 |
| ..... | ..... | ..... | 1 00 | ..... | 796 74 | 2,499 09 | 26,421 87 | 42 |
| 2,984 39 | ..... | 591 98 | 792 31 | 7,112 65 | 2,768 01 | 18,928 39 | 65,508 33 | 43 |
| 81,361 49 | ..... | 9,362 96 | ..... | ..... | 22,101 30 | 220,594 09 | 2,114,092 41 | 44 |
| 21 00 | ..... | ..... | 336 11 | ..... | 374 27 | 4,928 38 | 28,623 36 | 45 |
| 8,341 04 | ..... | 890 23 | ..... | ..... | 2,557 48 | 33,435 05 | 216,067 17 | 46 |
| 930 10 | 1,563 52 | 446 58 | ..... | ..... | 5,235 91 | 16,715 92 | 72,827 79 | 47 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24,722 15 | 630,891 17 | 48 |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,308 43 | 14,685 81 | 49 |
| 342,120 26 | 8,784 32 | 54,336 64 | 20,936 74 | 98,753 70 | 118,930 80 | 1,406,943 49 | 10,139,070 39 | |

# CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

TABLEAU 6.—SOMMAIRE descriptif du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | VOITURES VOYAGEURS. | | | | AUTRES VOITURES. | | | | | | | | |
| | | Voitures à voyageurs fermées. | Voitures à voyageurs ouvertes. | Voitures à voyageurs combinées. | Total, voitures à voyageurs. | Voitures à marchandises. | Voitures-postes, messageries et bagages. | Voitures combinées. | Voitures de travail. | Chasse-neige. | Balayeuses. | Voitures diverses | Total, voitures de toutes catégories. | |
| | | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | |
| 1 | Berlin & Waterloo | 8 | 4 | | 12 | | | | 1 | 1 | 1 | | 15 | 1 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 3 | Brantford & Hamilton | 6 | | | 6 | | | | | | | | 6 | 3 |
| 4 | British Columbia | 182 | 2 | | 184 | 152 | 5 | 2 | 9 | 7 | | 68 | 427 | 4 |
| 5 | Calgary Municipal | 15 | | | 15 | | | | | | | 1 | 16 | 5 |
| 6 | Cape Breton | 9 | | | 9 | | | | | 2 | 1 | | 12 | 6 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | 7 | 2 | | 9 | 17 | | | | | | 2 | 28 | 7 |
| 8 | Cornwall | 7 | 3 | | 10 | 2 | | | | | 1 | | 13 | 8 |
| 9 | Galt, Preston & Hespeler | 7 | 4 | | 11 | 7 | | 2 | 1 | | 2 | | 23 | 9 |
| | Ligne affermée—Preston à Berlin | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Grand Valley | 12 | 12 | | 24 | | | | 1 | 1 | 1 | | 27 | 10 |
| 11 | Guelph Radial | 6 | 5 | 2 | 13 | 1 | | | 1 | 1 | | | 16 | 11 |
| 12 | Halifax | 20 | 24 | 4 | 48 | | | | | | 4 | | 52 | 12 |
| 13 | Hamilton & Dundas | 2 | 2 | | 4 | | | | | | | | 4 | 13 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | 8 | 3 | | 11 | 4 | | | 3 | | | | 18 | 14 |
| 15 | Hamilton Radial | 9 | | | 9 | 2 | | | 2 | 1 | | | 14 | 15 |
| 16 | Hamilton Street | 47 | 33 | | 80 | | | | 1 | | 2 | | 83 | 16 |
| 17 | Hull | 20 | 13 | 3 | 36 | 2 | 1 | | 1 | 3 | 3 | | 46 | 17 |
| 18 | International Transit Co | 8 | | | 8 | | | | | | 1 | | 9 | 18 |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | 10 | 12 | | 22 | 1 | | | | 2 | | | 25 | 19 |
| 20 | Levis County | 13 | 8 | | 21 | | 1 | | 2 | 1 | 3 | | 28 | 20 |
| 21 | London | 39 | 14 | | 53 | | | | | 1 | 1 | 3 | 58 | 21 |
| 22 | London & Lake Erie Railway & Transportation Co. | 12 | | | 12 | 10 | | | 1 | | | | 23 | 22 |
| 23 | Montreal Park & Island | 7 | 16 | 10 | 33 | 1 | | | 4 | 5 | 2 | 1 | 46 | 23 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 24 | Montreal Street | 505 | 269 | 75 | 849 | 47 | | | 15 | 4 | 28 | | 943 | 24 |
| 25 | Montreal Terminal | 17 | 18 | | 35 | 1 | | | 3 | 3 | 1 | 2 | 45 | 25 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | 8 | | | 8 | | | | | | 1 | | 9 | 26 |
| 27 | Niagara Falls, Park & River | 10 | 18 | | 28 | | | 2 | | 1 | | 2 | 33 | 27 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | 11 | 16 | 5 | 32 | 14 | | | | 3 | | 1 | 50 | 28 |
| 29 | Nipissing Central | 4 | | | 4 | 2 | | | | | | | 6 | 29 |
| 30 | Oshawa | 4 | 2 | 1 | 7 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 3 | 14 | 30 |
| 31 | Ottawa | 85 | 66 | | 151 | | 3 | | 3 | 4 | 10 | | 171 | 31 |
| 32 | Peterborough Radial | 8 | 6 | | 14 | | | | | 1 | 1 | | 16 | 32 |
| 33 | Pictou County | 5 | | | 5 | 1 | | | 1 | 2 | | | 9 | 33 |
| 34 | Port Arthur | 15 | 3 | | 18 | | 1 | | | 1 | | | 20 | 34 |
| 35 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadel) | 40 | 40 | | 80 | | | | | 4 | 9 | 1 | 94 | 35 |
| 36 | Quebec Ry., Light & Power Co. (Montmorency) | 13 | | | 13 | | | | | | | | 13 | 36 |
| 37 | Sandwich, Windsor & Amherstburg | 22 | 16 | | 38 | | 3 | | 3 | 1 | | | 45 | 37 |
| 38 | Sarnia | 10 | 2 | | 12 | | 1 | | | | | | 13 | 38 |
| 39 | Sherbrooke Street | | | | | | | | | | | | | 39 |
| 40 | St. John | 25 | 26 | | 51 | | | | 1 | 3 | 4 | | 59 | 40 |
| 41 | St. Stephen | 3 | 4 | | 7 | | | | 1 | 1 | | | 9 | 41 |
| 42 | St. Thomas | 6 | 10 | | 16 | | | | | 1 | | | 17 | 42 |
| 43 | Sydney & Glace Bay | 10 | | | 10 | 3 | | | | 1 | | | 14 | 43 |
| 44 | Toronto Street | 300 | 294 | 237 | 831 | | | | 11 | | 16 | 11 | 869 | 44 |
| 45 | Toronto Suburban | 10 | 7 | | 17 | 1 | | | 1 | | 1 | | 20 | 45 |
| 46 | Toronto, York & Radial | 37 | 4 | | 41 | | 8 | | 8 | 3 | | | 60 | 46 |
| 47 | Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | 9 | | | 9 | 13 | 2 | | | 1 | | 1 | 26 | 47 |
| 48 | Winnipeg | 180 | 33 | | 213 | | | | 13 | 1 | 3 | 7 | 237 | 48 |
| 49 | Yarmouth | 4 | 3 | | 7 | | | | | 1 | | | 8 | 49 |
| | | 1,795 | 994 | 337 | 3,126 | 282 | 25 | 7 | 87 | 62 | 97 | 103 | 3,789 | |

## CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES—*Fin.*

TABLEAU 7.—SOMMAIRE des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1910.

| Numéro. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nom du chemin de fer. | VOYAGEURS. | | | EMPLOYÉS. | | | AUTRES. | | | TOTAUX. | | |
| | | Tués. | Blessés. | Total. | Tués. | Blessés. | Total. | Tués. | Blessés. | Total. | Tués. | Blessés. | Total. |
| | | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre |
| 1 | Berlin & Waterloo | | | | | | | | 1 | 1 | | 1 | 1 |
| 2 | Berlin & Bridgeport | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Brantford & Hamilton | | 3 | 3 | | 3 | 3 | | 11 | 11 | | 17 | 17 |
| 4 | British Columbia | 7 | 123 | 130 | 9 | 34 | 43 | 8 | 44 | 52 | 24 | 201 | 225 |
| 5 | Calgary Municipal | | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 |
| 6 | Cape Breton | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 |
| 7 | Chatham, Wallaceburg & Lake Erie | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Cornwall | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Galt, Preston and Hespler—Ligne affirmée—Preston à Berlin | | | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | Grand Valley | | | | | | | | | | | | |
| 11 | Guelph Radial | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Halifax | | 19 | 19 | | 4 | 4 | | | | | 23 | 23 |
| 13 | Hamilton & Dundas | | 12 | 12 | | | | | 6 | 6 | | 18 | 18 |
| 14 | Hamilton, Grimsby & Beamsville | | 13 | 13 | | 5 | 5 | 1 | 17 | 18 | 1 | 35 | 36 |
| 15 | Hamilton Radial | | 30 | 30 | | 2 | 2 | | 22 | 22 | | 54 | 54 |
| 16 | Hamilton Street | | 301 | 301 | | 3 | 3 | 1 | 221 | 222 | 1 | 525 | 526 |
| 17 | Hull | | | | | 2 | 2 | | 5 | 5 | | 7 | 7 |
| 18 | International Transit Co | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Kingston, Portsmouth & Cataraqui | | 3 | 3 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 4 | 5 |
| 20 | Levis County | | 8 | 8 | | 1 | 1 | | | | | 9 | 9 |
| 21 | London | | 52 | 52 | | 9 | 9 | 1 | 23 | 24 | 1 | 84 | 85 |
| 22 | London & Lake Erie Ry., Transportation Co | | | | | | | | | | | | |
| 23 | Montreal Park & Island | | 17 | 17 | | | | 2 | 9 | 11 | 2 | 26 | 28 |
| 24 | Montreal Street | | 312 | 312 | | 25 | 25 | 26 | 213 | 239 | 26 | 550 | 576 |
| 25 | Montreal Terminal | | 5 | 5 | | 2 | 2 | 2 | 11 | 13 | 2 | 18 | 20 |
| 26 | Montreal & Southern Counties | | | | | | | | | | | | |
| 27 | Niagara Falls Park & River | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | | | 2 | 2 |
| 28 | Niagara, St. Catharines & Toronto | | 11 | 11 | | 1 | 1 | 1 | 17 | 18 | 1 | 29 | 30 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 29 Nipissing Central | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 |
| 30 Oshawa | | | | | 4 | 4 | | 3 | 3 | | 7 | 7 |
| 31 Ottawa | | 2 | 2 | | 5 | 5 | 1 | 35 | 36 | 1 | 42 | 43 |
| 32 Peterborough Radial | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | | 2 | 2 |
| 33 Pictou County | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | | | 2 | 2 |
| 34 Port Arthur | 1 | 1 | 2 | | 1 | 1 | 3 | 4 | 7 | 4 | 6 | 10 |
| 35 Quebec Ry., Light & Power Co (Citadelle) | | 69 | 69 | | 16 | 16 | | | | | 85 | 85 |
| 36 " " (Montmorency) | | | | | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 5 |
| 37 Sandwich, Windsor & Amherstburg | | | | | | | | | | | | |
| 38 Sarnia | | | | | | | | | | | | |
| 39 Sherbrooke Street | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 |
| 40 St. John | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 |
| 41 St. Stephen | | | | | | | | | | | | |
| 42 St. Thomas | | | | | | | | | | | | |
| 43 Sydney & Glace Bay | | | | | | | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| 44 Toronto Street | 5 | 583 | 588 | 1 | 96 | 97 | 6 | 29 | 35 | 12 | 708 | 720 |
| 45 Toronto Suburban | | | | | | | | | | | | |
| 46 Toronto, York & Radial | | 9 | 9 | | 2 | 2 | 2 | 7 | 9 | 2 | 18 | 20 |
| 47 Windsor, Essex & Lake Shore Rapid | | | | | 1 | 1 | 1 | 4 | 5 | 1 | 5 | 6 |
| 48 Winnipeg | 1 | 18 | 19 | 1 | 4 | 5 | 9 | 26 | 35 | 11 | 48 | 59 |
| 49 Yarmouth | | | | | | | | | | | | |
| Total | 14 | 1,595 | 1,609 | 13 | 227 | 240 | 68 | 716 | 784 | 95 | 2,538 | 2,633 |

# TABLE DES MATIÈRES

PAGE

Accidents—Chemins de fer ..... XXXIV, XXXV, 164–181
" Aux gares ..... XLVI, 202–203
" Tramways ..... XX, XXI, 110–115
" Sommaire comparatif ..... XI, XII, XIII, 36–45
" Collisions ..... XXIV
" Manœuvres d'accouplement ..... XIX
" Déraillements ..... XVIII
" Chutes en bas des trains ..... XVIII
" Obstructions au-dessus des voies ..... XVIII
" Croisements de voies publiques ..... XIX
" Personnes marchant sur les voies ferrées ..... 52–55
" Personnes frappées par les trains ou wagons ..... XVIII, 49–51
Actions de chemins de fer, nombre total ..... 49–51
Agriculture, mouvement de produits ..... 52–55
Capital—Classifications ..... IX, 28–35
Chauffeurs, nombre ..... 152–163
Chefs de gares, nombre des ..... IX, 28–35
Chefs de trains—Nombre de ..... XXXVIII
Chevalets, nombre de ..... 152-153
Combustible pour locomotives ..... XXXIII
Commis aux écritures, nombre de ..... XXXVIII
Compagnies propriétaires ..... 14-21
Compensations payées aux employés de chemins de fer ..... XXXVIII
Contremaîtres de sections, nombre des ..... 102–109
Dépenses, sommaire général ..... XXIX, 142–144
" frais d'exploitations par train-mille ..... XXIX, 145–147
Employés de chemins de fer, nombre des ..... XXX, 148–151
" " accidents subis par les ..... XXIX, XXX, 142–147
" " administration générale ..... XXXVIII
Forêts, mouvement des produits des ..... 152–163
Gardiens, aiguilleurs, etc., nombre des ..... XXXIII
" " accidents subis par les ..... XXXV, 164–175
Hommes d'équipe, nombre ..... XX, 110–141
" accidents subis par les ..... 142-147
Houille—Consommation de ..... XXXVIII
" Coût par locomotive ..... XXXIII
Lignes exploitées en vertu de contrats ..... XXXV, 166–170
" " locations ..... XXXV, 164–181
" " vertu de droits de parcours ..... XI, 36–45
Locomotives, classification ..... XXI, 46–55
" par train-mille ..... XXII, 46–48
" de trains-voyageurs ..... 46-52
Machinistes, nombre ..... XXI, 46–55
Manufactures, mouvement ..... XXI 110-141
Marchandises, milles en activité ..... XVIII, 49–51
" mouvement des ..... XIX, 52–55
" total des tonnes transportées ..... XXII, 49–51
" tonnes transportées un mille ..... XIX, XXII, 53–55
" transport, par train-mille ..... XXII
" wagons, classification d'après capacité ..... XLV
" recettes ..... XXXVII

PAGE.

Marchandises, revenu ..... XXXVII
" locomotives nombre de ..... XXIX, 142–144
" tonnage provenant des divers chemins ..... XXI, 110–141
" tonnage reçu de voies correspondantes ..... XXI, 110–141
Matériel, relevé général ..... XXXV, 164–175
" dépenses portées au compte de ..... 56-101
Mécaniciens—Nombre de ..... XXXVIII
Menuisiers—Nombre de ..... XXXVIII
Messageries, revenu ..... XXXVIII
Milles en activité ..... VII, VIII, 14–21
" classification par voies ..... 14–21
" classification par provinces ..... VIII, 22–27
" voies uniques ..... VIII, 14–21
" voies doubles ..... XX, 110–141
" toutes les voies ..... XXIX, 142–147
" avec gares et garages ..... XXI, XXVI, 56–101
Mines, mouvement des produits des ..... VII
Moyennes—Marche d'un train par mille ..... XXVIII
" Compensation quotidienue aux employés de chemins de fer ..... XIX
" Traction par tonne ..... XXII, XXIII, 49–51
" Longueur de voyage, par voyageur ..... XXXV, 164–181
" Revenu provenant de chaque voyageur ..... XXXIV, XXXV, 164–181
" " par tonne de marchandises ..... XXXVIII
" " par train-mille de marchandises ..... XIX, 102–109
" " " voyageurs ..... XIX, XX, 105–107
" " par mille, par voyagenr ..... XIX, 105–107
" " par mille, par tonne ..... 52-55
Obligations—Classification des ..... 28-35
" Diverses ..... 28-35
" Compte du matériel ..... XIX
Ponts—Nombre de ..... XXX, 148–151
Postes, revenu ..... XIX, 46–55
Recettes brutes ..... XIX, 46–55
" nettes ..... XXXIII
" de toutes sources ..... XXXVIII
" voyageurs, par mille ..... 56–101
" tonnes, par mille ..... XXXVIII
" train-mille, voyageurs ..... 46–55
" train-mille, marchandises ..... XIX
" par mille de chemin de fer ..... XXXVI, 164–181
Service public des chemins de fer ..... XXXVII
Statistiques, sommaire ..... XVIII
Subventions—Subventions fédérales ..... XV
Subventions municipales ..... 142–147
Subventions provinciales ..... 14–21
Tableau 1—Situation des chemins de fer ..... 14–21
2—Mille en activité, en général ..... 14–21
3—Mille en activité, par provinces ..... 14–21
4—Capital des chemins de fer ..... 3–13
5—Subventions aux chemins de fer ..... XXIX, 142–144
6—Revenu ..... XXX
7—Recettes ..... XXII, XXIII, 49–51
8—Classification de frais d'exploitation ..... XXVI, 64–73
9—Sommaire du transport des voyageurs et marchandises ..... XXVII, 56–66
10—Milles en activité ..... XX, 110–141

PAGE.

Tableau 11—Mouvement des marchandises ..... XXXVII
12—Sommaire du matériel ..... 142-147
13—Sommaire des wagons-marchandises, d'après capacité ..... 148-151
14—Caractéristique des chemins de fer ..... 152–163
15—Sommaire des accidents ..... 164–181
Taxation de chemins de fer ..... XXXIX
Télégraphistes et chef du mouvement, nombres des ..... XXXVIII
" " " accidents subis par les ..... XXXV, 164–181
Tonnes, transportées, nombre ..... XIX, 105–107
" un mille ..... XIX, 105–107
" par mille de voie ..... XIX
Traction, moyenne par tonne ..... XIX
Trafic ..... XVIII, XIX
Tramways électriques, sommaire ..... 14–21
Tunnels, nombre de ..... 161–163
Voies et structures, dépenses portées au compte de l'entretien ..... XXVI, 56–66
Voyageurs—Moyenne de parcours ..... XXXVIII
Nombre total ..... 164–181
Accidents ..... XXX, XXXI, 108–109
Nombre de wagons ..... XXX, XXXI, 108–109
Clasification de wagons ..... 152–163
Recettes ..... 172–175
Locomotives ..... XXXVIII
Revenu ..... XXXV, 168–169
Recettes par train-mille ..... IX, 14–21
Milles en activité ..... 3–13
Wagons—Milles parcourus par les ..... 14–21
" Service des voyageurs ..... 22–27
" Service des marchandises ..... 28–35
" Classification par capacité ..... 36–45
" Nombre total de ..... 46–48
" En location ..... 49–55